

À Vista da Costa: A Paisagem Cultural Marítima de Cascais

Jorge Leonel Vaz Freire

Dissertação de Mestrado em Arqueologia

Dezembro de 2012

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à
obtenção do grau de Mestre em Arqueologia, realizada sob a orientação científica de
Professor Doutor André Teixeira

A meus pais

A Lúcia e a Ema

Aos munícipes

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, ao meu orientador, o Professor Doutor André Teixeira, não só pelas sugestões efectuadas durante esta dissertação como pelo estímulo pelo estudo desta temática.

Em segundo, aos meus amigos Blot, Jean-Yves e Maria Luísa, pelos ensinamentos e por me ter introduzido neste tema. A todos os participantes nos trabalhos de campo realizados entre 2008 e 2012 – Ana Veietes, Noellie de Casterlé, Tiago Arantes, Paulo Costa, Guilherme Marques, Pedro Correia, Ludovino Malhadas, Nuno Amaral, Carlos Pereira, Ney Robson, António Marques, Loic L'Hopitalier, Louisa Howard, Karl James Forquin, Igor Frota, Mauro Frota, Carlos Pereira, Jens Affeld, Manuel Leotte, Adolfo Miguel Martins, Miguel Aleluia, Susana Martinez, Brigida Baptista, Gonçalo Lopes e Joana Baço. Um agradecimento ainda a Câmara Municipal de Cascais, na pessoa do seu Presidente, à Vereadora da Cultura, aos departamentos de Cultura e Desporto, à Escola de Actividades Náuticas de Cascais; Câmara Municipal de Oeiras, na pessoa do seu Presidente, ao Grupo de estudos Arqueológicos; à DGPC; à *Cascais Dive Center*, ao Porto Recreio de Oeiras. Um agradecimento especial, ao Comandante Augusto Salgado, Comandante Malhão Pereira, Comandante Rodrigues Pereira, Professor João Luís Cardoso, António Teixeira, António Carvalho, Jacinta Bugalhão, João Coelho, Jorge Russo, Carlos Martins, Christer Westerdahl e ao Benjamim Ford.

Ao António Fialho pela amizade, prazer e pela viagem que tem sido este projecto de Carta Arqueológica subaquática de Cascais.

Como não poderia deixar de ser, aos meus amigos do CHAM, pelo incentivo, ajuda e pelo prazer que tem sido trabalhar convosco: Cristóvão Fonseca, José Bettencourt, Patrícia Carvalho, Inês Coelho, Tiago Silva e Tiago Fraga.

À minha família, aos meus pais por ter realizado o desejo, ao Nuno e a Sandrina, por estarem lá, ao Renato e ao Alexandre, por ouvirem.

Por fim à Lúcia, pela paciência, dedicação, partilha e pela inspiração, e à minha pequena Ema, por ser tudo isto, e por ser a razão de ser...

À VISTA DA COSTA: A PAISAGEM CULTURAL MARÍTIMA DE CASCAIS.

Jorge Leonel Vaz Freire

RESUMO

PALAVRAS-CHAVE: Paisagem Cultural Marítima, Arqueologia Costeira, Cascais

O conceito de paisagem Cultural Marítima é, na arqueologia subaquática portuguesa, de discussão muito recente. Com esta dissertação pretendemos analisar o impacto que este tipo de abordagem tem numa costa que é fortemente recortada e num litoral que é morfologicamente complexo, pois têm influência do Oceano Atlântico e do Estuário do Rio Tejo. O litoral de Cascais, localizado junto a Lisboa, é o espaço que pretendemos confrontar com este paradigma epistemológico.

Fortes, fortalezas, faróis, portos, fundeadouros e naufrágios fazem parte de um leque que perspectiva uma utilização de *longue durée* onde as influências mediterrânicas estão presentes, mas com a singularidade de serem compreendidas e aplicadas pelo Homem atlântico. As relações e as redes entre o homem e os vestígios do passado náutico, directos e indirectos, serão observados numa diacronia centrada na época moderna, mas sem esquecer as influências históricas anteriores e os condicionamentos na época posterior. Esta análise, baseada na proposta teórica e metodológica de Chister Westerdahl, Ben Ford e Brad Duncan, faz uso do trabalho desenvolvido no âmbito do ProCasc – Projecto de Carta Arqueológica Subaquática de Cascais, da responsabilidade da Câmara Municipal de Cascais e do Centro de História de Além-Mar da Faculdade Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa e Universidade dos Açores).

ABSTRACT

KEYWORDS: Maritime Cultural Landscapes, Coast Archaeology, Cascais

The discussion of the Maritime Cultural landscape concepts is, in Portuguese maritime archaeology, very recent. In this work we present the research impact that this type of approach can lead to, in the heavily diverse and morphologically complex Cascais' coastline. A shoreline shaped from influences of the Atlantic Ocean and the Tagus River estuary. The seaside town of Cascais, located next to Lisbon, is the epistemological paradigm of this approach.

Forts, fortresses, lighthouses, harbors, anchorages and shipwrecks are part of a range displayed in a *longue durée* perspective. This is based upon Braudel's *Mediterranean* influences, but with the uniqueness of having been understood and applied to the Portuguese Atlantic culture. These relationships and networks between man's direct and indirect cultural heritage traces are presented in a nautical diachronic approach centered in Early Modern Period, focusing the earlier historical influences and later period constraints. This analysis, based on Chister Westerdahl, Ben Ford and Brad Duncan studies, utilizes the investigation made under the research project ProCasc – Underwater Archaeological chart of Cascais shore (CHAM/ FCSH-UNL|UAc).

Índice

1 - Introdução	9
2 – As problemáticas e o conceito de paisagem cultural marítima	15
3- Meio ambiente	21
4- Vestígios Arqueológicos.....	27
Fase 1 – 2008	33
Fase 2 – 2009	35
Fase 3 -2011/2012	38
5- Paisagem Cultural Marítima.....	42
5.1 Paisagem Natural.....	43
5.2 Paisagem Fortificada.....	46
5.3 Os Faróis do Fim do Mundo	53
5.4. Os Lugares comuns: Paisagem Cartográfica e Cognitiva.	57
5.4.1 Paisagem cognitiva	61
5.4.2 Comunidade marítima e tradições.....	68
5.5 Paisagem cultural.....	73
5.5.1 Zona de transporte Estuarino	76
5.5.2 Zona de transporte de transição	81
5.5.3- Zona de transporte Oceânica.....	86
Conclusão.....	90
BIBLIOGRAFIA	94

GLOSSÁRIO.....	104
ANEXOS.....	112

LISTA DE ABREVIATURAS

AHR-Tejo – Administração da Região Hidrográfica do Tejo

ANT- *Actor Network theory*

CMC- Câmara Municipal de Cascais

ProCASC – Projecto de Carta Arqueológica Subaquática do Concelho de Cascais.

MOHID – *Water modeling System*

1 - Introdução

“Esta dimensão é uma abstracção que não pode ser encontrada sem contexto e sem as histórias das pessoas” (Carter e Horneman, 2001)

Ainda que tenha partido de uma investigação que pretende contextualizar os sítios arqueológicos, colocando na história e na arqueologia a discussão de variáveis de âmbito biológico, hidrográfico e etnográfico, a presente dissertação procura enquadrar esta problemática enquanto componentes de uma paisagem cultural marítima¹.

O *background* deste processo data de 2005, fruto de um acto legitimado em *reunião de Câmara Municipal de Cascais*, possibilitando publicamente um programa de inventariação do património cultural subaquático do concelho.

Separados sete anos do início deste projecto, torna-se hoje mais evidente a necessidade de consolidar uma base epistemológica, quando o objectivo essencial que pretendemos alcançar prende-se com a construção de uma ferramenta de gestão, de investigação e de divulgação integrada num plano mais abrangente como o plano director municipal (PDM).

O desafio para com este plano é mais exigente quando se trata do património cultural subaquático, porque o repto parte logo da jurisdição desse património. Enquanto que em terra o território é gerido pelo município, no mar as instituições tutelares são variadas. Não obstante, o canal para a anexação ao PDM foi criado logo em 2006, momento em que também se inaugurava uma exposição renovadora da sala de Arqueologia Subaquática do Museu do Mar: *Cascais na Rota dos Naufrágios*. Esta, a par da investigação levada a cabo em 2007 no centenário do afundamento do

¹ Conceito para o qual despertamos por incentivo do Jean-Yves Blot, no decorrer do nosso trabalho enquanto actores da gestão do litoral de Cascais na forma de valorização Cultural.

Thermopylae, constituiu uma primeira fase na sistematização da informação sobre os dados existentes relacionados com este património.

Constituiu-se posteriormente uma base de dados no sistema de documentação da câmara *Inpatrimonium* relacionável, entre o acontecimento histórico e o registo de achados em meio aquático. Passaram assim a existir as condições necessárias para iniciarmos a intervenção de campo, concentrados na relocalização e na caracterização destes achados.

A fase de campo foi antecipada, em 2008, pelo Estudo de Impacto Ambiental da zona de São João do Estoril e de São Pedro Estoril, fruto de um projecto que iremos discutir mais frente, despoletado pela Câmara Municipal de Cascais.

Em 2009, o projecto acabaria por assumir uma nova alteração no seu programa inicial. Consequência da edição em 2009 da monografia *Thermopylae, o clipper mais veloz do mundo* (A.V., 2009), foi efectuada a intervenção e investigação integrada não intrusiva no sítio Arqueológico Subaquático *Thermopylae*/Pedro Nunes, afundado na Baía de Cascais em 1907.

O estudo que resultou deste trabalho deu início a uma análise centrada na discussão de uma paisagem marítima com ampla teia histórica e com diferentes perspectivas, a fim de promover um entendimento interligado do passado marítimo. Na verdade, a contextualização deste navio não se limitou à caracterização do sítio enquanto vestígio material, mas à construção de uma leitura em que a Arqueologia se relaciona com o “ambiente marítimo” do depósito e com a História sociocultural e política da região.

Esta integração trouxe uma nova abordagem que acompanha o trabalho desenvolvido no litoral de Cascais desde 2010, através da linha de investigação em Arqueologia do Centro de História Além-Mar.

Esta dissertação, alimentada por diversas colaborações, faculta um estudo de inventário do património cultural marítimo, cuja problemática ultrapassava a simples gestão cartográfica de achados.

Inscribe-se numa das categorias que Brad Duncan identificou no seu trabalho de investigação dedicado a comunidade australiana do Estuário de Queencliffs

localizado em Victoria (Duncan, 2006). Procura adoptar e adaptar a metodologia criada por Westerdahl (1992), tendo em consideração as grandes diferenças do Atlântico relativamente aos mares do norte da Europa.

Estas diferenças são seguramente extensíveis à investigação no lago Ontário e à investigação australiana. Possuem, porém, uma semelhança, a selecção de uma área de estudo definida por características geográficas, o que segundo Westerdahl, é essencial para uma optimização de dados².

Neste trabalho fazemos uma observação ao litoral de Cascais partindo da multiplicidade de leituras que nos é oferecida pela abordagem da paisagem de um litoral como cultura marítima. O título sugerido mostra por si a complexidade do tema e das múltiplas questões que levanta. Os resultados da interpretação que aqui discutiremos fazem uso do nosso trabalho no âmbito do projecto de Carta Arqueológica Subaquática do litoral de Cascais (CHAM/FCSH-UNL|UAc), entre 2008 e 2012.

Cronologicamente iremos conduzir a nossa abordagem a partir da época moderna, sem nunca perder de vista a diacronia de tempo. Para este estudo, foram considerados os elementos dos vestígios humanos que se relacionam, directa ou indirectamente, com a actividade marítima, nomeadamente os sítios arqueológicos subaquáticos, a monitorização de áreas arqueológicas subaquáticas, as zonas históricas de naufrágios, os sítios terrestres (fortes, fortalezas, faróis e cruzeiros) os dados de terreno directamente ligados aos aspectos náuticos (toponímia, cartografia, geomorfologia e hidrodinâmica) e o património cultural imaterial (etnografia marítima e tradições religiosas).

Os objectivos desta investigação têm uma dupla perspectiva: em primeiro lugar, fornecer ao ProCasc um substrato epistemológico para a gestão do litoral, enquanto espaço cultural marítimo; e, em segundo lugar, procura dar uma maior abrangência aos dados recolhidos no litoral. Em bom rigor, tem como objectivo permitir uma nova abordagem às questões arqueológicas, mas também potenciar

² Segundo informação oral do próprio este foi uma das principais dificuldades do projecto na Suécia, a grande extensão de estudo, que originou algumas sombras e lacunas na investigação.

novas áreas de investigação. Com este trabalho procuramos também contribuir para a protecção dos sítios arqueológicos subaquáticos identificados, nomeadamente na sua valorização científica e patrimonial, dando particular ênfase às actuais questões de reordenamento do território.

De facto, como a erosão costeira e o desenvolvimento urbanístico do litoral têm vindo a tornar-se uma preocupação efectiva, este tipo de estudo contribui com uma nova base científica e técnica para as políticas de ordenamento do litoral. É, objectivamente, uma investigação continuada e orientada para a arqueologia costeira (Paddenberg e Hession, 2008: 150), onde a paisagem marítima não é representada como uma planície estéril de azul cativante repleta de naufrágios históricos. Apresenta-nos sim, uma visão mais ampla na forma de gestão dos recursos culturais da região de Cascais.

A Paisagem Cultural Marítima dá-nos a possibilidade de articular questões como o património construído, o património material, o património intangível ou o património Natural; em suma, afirmar que estes aspectos fazem parte de uma economia de transporte e que o conceito encerra em si mesmo o pressuposto de um actual desenvolvimento durável, voltado para a gestão de recursos culturais marítimos.

No contexto actual, a questão destes recursos tem toda a pertinência visto ao nível do espaço comum Europeu, considerando que os Estados são globalmente confrontados com o paradigma da gestão do património cultural. Temos assistido nos últimos anos, a um esforço no sentido de encontrar mecanismos e procedimentos técnico-científicos e jurídicos como garantia do estabelecido pelas normas europeias e mundiais³.

Uma vez delimitado o nosso objecto de estudo, a observação de um vestígio do passado do homem integrado no presente, não se limita à análise do sítio arqueológico enquanto manipulação histórica de objectos e de espaços, mas é uma expressão que

³ Mas também num dos fundamentos da nossa Constituição – *Proteger e valorizar o património cultural do povo português (...)*, nomeadamente através da aprovação da Lei de Bases de 2001 (Lei nº107/2001), como a ratificação de um conjunto significativo de Convenção e Cartas articuladas entre o Direito Internacional e o Direito português.

está sensível a um conjunto de sinais e vestígios imateriais ou intangíveis, que podem ser actuais, e que consideramos indispensáveis para o entendimento global desse mesmo passado (Freire, 2012: 80).

Os elementos culturais e naturais que foram estudados desta paisagem são, em sim mesmo, a metodologia deste trabalho.

*

Nos capítulos que se seguem, o estudo da Paisagem marítima de Cascais é dividido em quatro partes.

No primeiro capítulo iremos discutir o conceito preconizado por Christer Westerdahl e tentaremos demonstrar que o desenvolvimento do conceito de Paisagem Cultural Marítima tem um papel fundamental na compreensão da arqueologia marítima, no campo teórico e conceptual, e na variedade de dados utilizados no estudo do Homem e da sua relação com o mar. Partindo deste conceito, iremos procurar adaptar à nossa realidade marítima, destacando ou reformulando aspectos conceptuais.

O Segundo capítulo enquadra o trabalho no meio físico

O terceiro tratar de descrever os trabalhos arqueológicos subaquáticos desenvolvidos no projecto de Carta Arqueológica Subaquática do Concelho de Cascais (PROCASC 2011).

Com o quarto capítulo tratamos sobretudo da problematização da paisagem marítima, conduzida pela recolha dos dados naturais e culturais, tipificados em *Elementos*, procurando distribuir estes elementos em *Categorias* explicativas da distribuição espacial na Paisagem (económica, defensiva, entre outras).

No quarto quinto serão discutidas e analisadas as relações, as dinâmicas e os comportamentos humanos na zona de paisagem marítima estabelecida. Tentaremos explicitar que os elementos e as categorias que constituem esta paisagem definem a existência de uma zona de transporte e comunicação marítima Este último capítulo é a

abordagem global desta paisagem marítima, a articulação e cruzamento de todos os dados recolhidos.

2 – As problemáticas e o conceito de paisagem cultural marítima

Maritime culture is substantially a life mode and includes all possible combinations of subsistence strategies at the sea. The social factors are paramount: sometimes "maritime communities" could be a better term than "maritime culture," stressing that social aspect or societal connection (Westerdahl, 2010: 338).

O termo "paisagem cultural" (ou, em alemão, *Kulturlandschaft*), aplicado ao passado, foi uma criação dos geógrafos alemães, entre os quais se destacam Augusto Maitzen e Wilhelm Müller-Wille. Este conceito, profundamente influenciado pela linha do pensamento arqueológico sueco, foi originalmente usado para resumir os vestígios e as estruturas das economias agrárias. Por outro lado, as paisagens culturais de caça, de pesca, de recolha no mar ou em lagos, das florestas e das montanhas também já tinham sido alvo de observação, em 1936, pelo sueco Åke Campbell (Westerdahl, 2011: 734-736).

O conhecido etnólogo marítimo Olof Hasslöf reconheceu que uma paisagem cultural com base em actividades marítimas também poderia ser inferida, partindo de dados tangíveis que estavam cobertos por uma preocupação científica e com uma extensa quantidade de provas materiais. Procurou essa dedução a partir do valor da tradição oral, sobretudo aquela que tinha ênfase sobre a cultura material debaixo de água, registando estes dados em cartografia marítima (Westerdahl, 1992: 5).

Segundo Westerdahl, este seria o início do desenho da fronteira conceptual da paisagem cultural marítima, criada seguindo os princípios hermenêuticos da paisagem cognitiva.

A primeira utilização do conceito de paisagem cultural marítima, no seu sentido lato, ocorreu em 1978, no projecto de registo dos vestígios marítimos da Suécia: *During the maritime archaeological survey of the coast of Swedish Norrland 1975-80 the need arose for a scientific term for the unity of remnants of maritime culture on*

land as well as underwater (Westerdahl, 1992: 5). A semiótica adoptada foi: “*the network of sea routes and harbors, indicated both above and under water*” (Westerdahl, 2011: 735), que reflectia sobre a simples observação de que o desenvolvimento tecnológico do navio, durante o período compreendido entre 1500-1800, tinha forçosamente transformado esta rede. Simultaneamente, este desenvolvimento e transformação estavam associados a outros processos, alterações naturais e climáticas, perspectivados numa longa duração de tempo (Westerdahl, 1992: 5).

Segundo Tuddenham, citando um artigo de 1986 de Westerdahl, o conceito de paisagem cultural marítima é, em certo sentido, uma reacção contra o particularismo que a arqueologia subaquática concentra, principalmente a partir da utilização em larga escala do escafandro autónomo, no quase exclusivo estudo dos naufrágios e dos artefactos que lhe estão directamente associados (Tuddenham, 2010: 6).

A realidade é que a temática do navio tomou quase por completo o campo de arqueologia náutica desde o seu início, isto porque trabalhos como *The Sea Remembers* (Throckmorton, 1987) e *A History of Seafaring* (Bass, 1972) demonstraram claramente a utilidade destas estações arqueológicas como contributo significativo para as problemáticas existentes na década de 60 do século passado. O livro de Muckleroy, *Maritime Archaeology*, de 1978, definiu claramente a problemática das “novas” arqueologias náutica, subaquática e marítima, mas todas novamente subordinadas ao tema navio, não obstante se notar que existiam contributos não relacionados com navios, como o estudo das paisagens antigas agora submersas (Muckleroy, 1978: 8-9). Em 1998, Paul Fontenoys (1998:45-52) avisava que a arqueologia marítima teria que se desenvolver além dos navios e em estudos mais abrangentes.

Com efeito, não obstante o navio ter ainda um papel central na disciplina, temáticas como as paisagens culturais marítimas têm-se tornado relevantes nos últimos anos internacionalmente, como demonstra o *Oxford Hand book of Maritime Archaeology* (Catsambis, et all 2011), uma publicação mais recente.

Em Portugal, os trabalhos têm-se centrado quase exclusivamente no estudo singular de vestígios de naufrágio e das suas cargas. Constituem excepção os trabalhos desenvolvidos por Maria Luísa Blot, que tem orientado a sua investigação para a interpretação da dinâmica histórica do litoral português, principalmente as questões relacionadas com os portos e a sua relação com a evolução da costa (Blot, 2003); o trabalho desenvolvido por Jean-Yves Blot na análise e problematização de sítios arqueológicos subaquáticos, destacando as relações, as diacronias e as idiossincrasias relacionais entre o Navio, o Mar e a Terra (Blot, 2009); e, mais recentemente, os trabalhos desenvolvidos pelo CHAM no estudo dos vestígios arqueológicos submersos nas baías de Angra do Heroísmo (Terceira) e da Horta (Faial), no Arquipélago dos Açores, na sua relação com a paisagem cultural das Ilhas, sobretudo de questões da evolução histórica das dinâmicas portuárias, da navegação no Atlântico e da integração social dos vestígios (Bettencourt e Carvalho, 2009).

Todos os casos referidos, apoiados na definição de Arqueologia Marítima dada por Muckelroy ⁴, abordam várias perspectivas de paisagem marítima, destacando a relação dos vestígios arqueológicos, encontrados em terra e no mar, com história regional e global, como uma unidade cultural e social.

*

Em Cascais, o interesse inicial do projecto de carta arqueológica subaquática foi tentar perceber a importância cultural dos sítios e a sua dimensão universal enquanto património. É com este último propósito que Westerdahl, desde a sua primeira publicação em 1992, tem construído o conceito de paisagem cultural maritime, englobando *“the whole network of sailing routes, with ports, havens and harbours along the coast, and its related constructions and other remains of human activity,*

⁴ (...) *was the scientific study of the material remains of man his activity on the sea(...)* Muckelroy 1978, p.4.

underwater as well terrestrial” (Westerdahl 2008: 212)⁵. O conceito encontra na convenção da Unesco a sua dimensão universal: *“são bens culturais e representam as «obras conjugadas do homem e da natureza» a que se refere o artigo 1º da Convenção. Ilustram a evolução da sociedade e dos estabelecimentos humanos ao longo dos tempos, sob a influência dos condicionamentos materiais e/ou das vantagens oferecidas pelo seu ambiente natural e das sucessivas forças sociais, económicas e culturais, internas e externas”* (Añón, 2002: 56-57)⁶.

Esta abordagem ao litoral de Cascais procura dar resposta às questões de como o espaço marítimo se relaciona, o que mudou, o que continuou e o que terminou. Mas, acima de tudo, tenta interpretar o que é uma cultura marítima, qual é o significado de marítimo (Tuddenham, 2010: 7).

Analisando, ainda que superficialmente, o pensamento epistemológico de Westerdahl, a compreensão da toponímia e da “cultura mental” de uma região pode contribuir para o estudo desta questão de base (Westerdahl, 2006: 334). Com a toponímia podemos resumir os elementos marítimos que se identificam na costa, desde sinais antrópicos directamente relacionados com o mar, até a condição geográfica da região ou zona em estudo. A “cultura mental” é considerada por este num sentido mais ritual e simbólico da utilização ou apropriação cognitiva do litoral: *“One could express it this way: physical lanscape + cognitive landscape = cultural landscape”* (Tuddenham, 2010: 7).

O aparecimento deste conceito chamou a atenção para a necessidade de estudar o contexto marítimo na globalidade, através da multiplicidade dos elementos pertencentes à navegação e à ocupação humana do litoral. No entanto, para Tuddenham, a definição criada por Westerdahl pode criar uma divisão entre a terra e o mar onde ela possivelmente não existe. Este autor rejeita o processo de triagem criado entre o que é especificamente marítimo ou o que é orientado para terra. Usando a

⁵ *“The maritime cultural landscape signifies human utilization (economy) of maritime space by boat: settlement, fishing, hunting, shipping and its attendant subcultures, such as pilotage, lighthouse and seamark maintenance”* (Westerdahl, 1992: 5).

⁶ O conceito de paisagem cultural foi criado pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco) em 1992.

evolução de um litoral como exemplo, pode ser criada uma falsa divisão na paisagem, originando uma percepção errada daquilo que é a herança da cultura marítima. Para responder à questão sobre que tipo de paisagem é esta cultura, introduz a ideia de *maritimity*, centrada no conceito de metafísica de Bruno Latour (*Actor Network Theory*)⁷, onde procura compreender a paisagem através da dicotomia humana e não humana (Tuddenham, 2010: 10; 2012: 231-232) “ANT is not, I repeat not, the establishment of some absurd symmetry between humans and nonhumans. To be symmetric, for us, simply means not to impose a priori some spurious asymmetry among human intentional action and a material world of causal relations” (Latour, 2005: 76).

Não iremos tão longe quanto Tuddenham foi. Julgamos que, para compreender e explicar a paisagem cultural marítima de Cascais necessitamos de completar esta abordagem com uma visão da arqueologia costeira, em que centramos a análise desta região numa lógica de *zona de transporte* na perspectiva de *longue durée* (Rönnbby 2007: 65) e de *transit points* (Westerdahl, 2006: 339-341).

As Paisagens Culturais Marítimas abordam múltiplas questões que se centram nas *continuidades e dinâmicas, aspectos sociais, e percepções mentais e naturais* de uma região que, no caso da costa de Cascais, é de utilização milenar. Estes aspectos são, no entanto, para alguns investigadores o *corpus* de uma arqueologia costeira, segundo o que foi definido no último *Handbook of Maritime Archaeology* (Ford, 2011: 772).

⁷ Sobre esta temática ver Jim S. Dolwick (2009) ‘The Social’ and Beyond: Introducing Actor-Network Theory: *Journal Maritime Archeology* 4:21–49: *Before describing the central features of this approach, it is important to note that actor network ‘theory’ is not necessarily a theory, per se. Theories tend to explain why something happens, but ANT places more of an emphasis on showing how associations are made and transformed* (p 16). Ou, Latour B (2005) *Reassembling the social: an introduction to actor-network theory*. Oxford University Press, pp. 28, 43-62, 63-76, 87-120, 123, 128): Actor—(or actant) (e.g. person, group, idea, material object, plant, animal, etc.) is something that acts, or to which activity is granted by others. It may not necessarily be the source of an action, but something that modifies a state of affairs by making a perceptible difference. Additionally, it may have as many dimensions as it has attachments. Thus, an actor may be regarded as an intricate ‘network’ in its own right (Latour 2005, pp. 71); Network—(e.g. person, group, idea, material object, plant, animal, etc.) is an interactive assembly of actors, group, or ‘string of actions’ involving a number of potential mediators. More importantly, a network must leave a physical trace of some prior activity, which can be followed by a researcher and recorded empirically. Such a trace is made noticeable by conflict/controversy, flows of translation, labour, effort, movement and production (Latour 2005, p. 128).

Encontramos, tanto na Arqueologia Costeira como na paisagem cultural marítima, uma forma de gestão do litoral de Cascais e um modelo de interpretação científica dessa realidade. Estes modelos de interpretação são, para muitos, a epistemologia de uma Arqueologia pós-moderna (Alarcão, 2000: 155-199), mas que vemos como estruturalista de um pensamento multidisciplinar.

Este pensamento estrutura a base para desenvolver e aplicar um modelo de investigação que permita correlacionar e compreender a distribuição espacial dos vestígios patrimoniais e analisar as relações, as dinâmicas e os comportamentos históricos do litoral de Cascais.

Enfim, a nossa investigação apoia-se na conceptualização desenvolvida por Christer Westerdahl (1992; 1998; 2006; 2010; 2011a; 2011b), pela aplicação de Ben Ford no estudo do Lago Ontário - EUA (2009; 2010; 2011) e de Brad Duncan (2006) na abordagem ao estuário de Queencliffs – Austrália. Reforçamos a nossa interpretação com os comentários epistemológicos de David Tuddenham com adaptação sociológica de Bruno Latour (2010; 2012) e Johan Rönby, com a leitura braudeliana de *longue durée*. Iremos também utilizar as chamadas de atenção de Jesse Ransley (2011) à *comunidade marítima e tradições* e de Kristin Ilves (2004; 2006), com a perspectiva dos pescadores na paisagem com valor da toponímia. Não menos importante é a obra da autoria de Taleb Nassim (2009) que trata das *evidências silenciosas* da actividade humana. Todos eles possibilitaram um corpo teórico e metodológico fundamental para este estudo.

3- Meio ambiente

"If historians are to attempt to write the history of mankind, and not simply the history of mankind as it was viewed by the small and specialized segments of our race which have had the habit of scribbling, they must take a fresh view of the records, ask new questions of them, and use all the resources of archaeology, iconography, and etymology (I would add ethnology) to find answers when no answers can be discovered in contemporary writings".
(Hasslöf, 1972: 11)

Uma região costeira é geralmente definida por processos como a erosão, a deposição e as tempestades, que influenciam tanto o ambiente marítimo como o terrestre (Pollard, 2008: 267). Esta zona pode variar de centenas de milhares de metros, dependendo da inclinação e substrato da margem costeira. Se os impactos climáticos forem adicionados à equação, esta pode ser expandida por várias centenas de quilómetros. Segundo Ben Ford (2011), os impactos irão certamente afectar culturas que não são classificadas como marítimas, mas zonas em que a actividade é influenciada pelo litoral e, por isso, devem ser analisadas na perspectiva de arqueológica costeira.

A zona costeira pode por vezes ser tão limitada entre os 5 e 10 km para além da linha água como, se poderá estender mais para o interior se considerarmos a dependência do litoral, de que são exemplo as actividades sazonais. Por isso, de acordo com o mesmo autor, os limites de análise da arqueologia costeira devem ser deixados em aberto para cada região, cultura ou investigação.

O espaço costeiro considerado neste estudo cinge-nos a dois pontos fortemente destacados no litoral, o Cabo da Roca e São Julião da Barra. Esta localiza-se num dos extremos de uma região marítima designada como *Enseada Entre-os-Cabos* porque é limitada pelo Cabo da Roca, a Norte, e o Cabo Espichel, a sul, e cortada pelo Tejo (Fig.1).

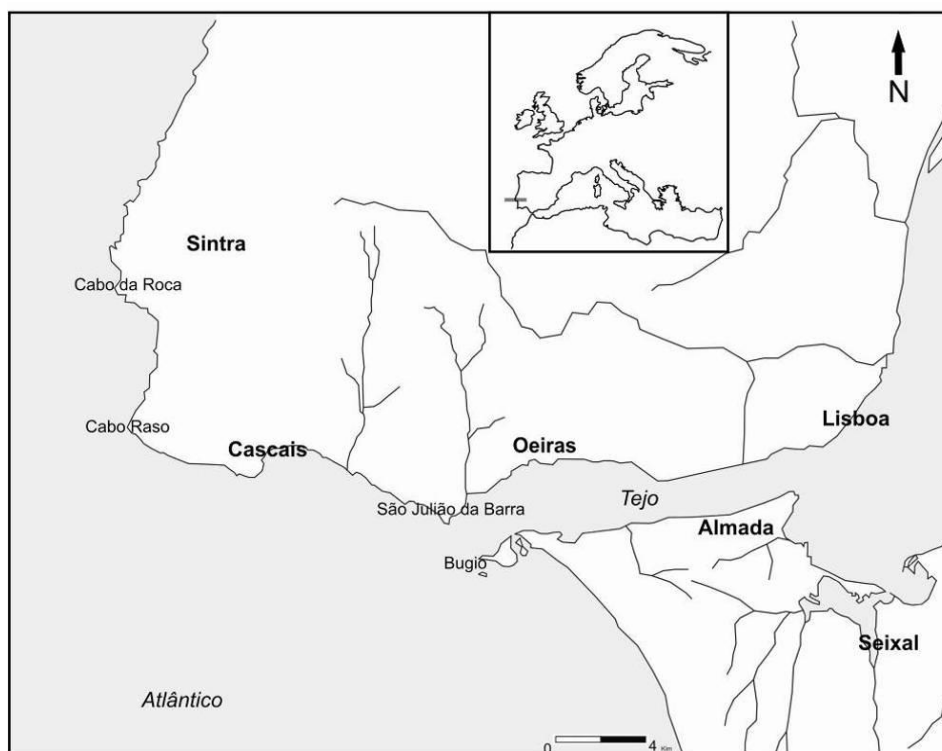


Figura 1: Os limites geográficos da área de estudo.

A observação da arqueologia costeira desta dinâmica acompanhou este projecto de carta arqueológica, sobretudo nos trabalhos de registo e monitorização realizados nos sítios de São Julião da Barra (2011/2012) e *Thermopylae* (2009). Foi com este último que se obteve o primeiro contacto com uma nova abordagem às condições de formação natural dos sítios arqueológicos, que hoje condiciona o acesso aos vestígios, mas que há muito afecta a navegação nos canais de entrada ao estuário do Tejo. Efectivamente, o rio e o estuário têm sido intensivamente monitorizados nas disciplinas da hidrodinâmica e geologia marítima. Os modelos de gestão e de investigação destas áreas têm contribuído com dados para o registo da evolução e formação dos sítios, bem como para uma nova interpretação sobre zonas

potencialmente favoráveis à ocorrência de naufrágios no litoral de Cascais. Mais adiante iremos, novamente, centrar-nos nesta questão mas, para já, cumpre sintetizar a visão das outras ciências.

De acordo com o conteúdo geomorfológico, a zona em estudo enquadra-se numa faixa costeira abrangida pela bacia hidrográfica do Tejo. Esta bacia é dividida em três troços com características distintas e que condicionam os processos marítimos (navegação, transporte e distribuição sedimentar). Interessam-nos, sobretudo, as faixas do *Cabo da Roca* ao *Cabo Raso* e do *Cabo Raso* a *São Julião da Barra*.⁸

O troço entre o Cabo da Roca e o Cabo Raso apresenta uma orientação Norte-Sul, aproximadamente com 9 km, manifestando uma elevada exposição à agitação marítima proveniente de Oeste e Noroeste. Segundo o relatório técnico do plano de gestão da bacia hidrográfica do Tejo (ARH Tejo), a orientação do troço costeiro e o rumo de agitação predominante induz o transporte sedimentar dirigido para Sul. Este é baixo, o que resulta na escassez de formas costeiras de acumulação, sendo as praias do Abano, Guincho e Cresmina os únicos areais com alguma expressão espacial neste troço (ARH, 2011.).

O troço meridional entre o Cabo Raso e São Julião da Barra tem uma orientação de sudeste, com 15 km até São Julião da Barra. Este rumo é apenas interrompido pela baía de Cascais. As praias de enseada são de pequena dimensão, ocupam uma faixa reduzida na Baía, no Estoril-Tamariz, na Bafureira e nas Avenças, sendo geralmente de areia e com retenção sedimentar pequena à excepção da praia de Carcavelos. A deriva litoral processa-se de Oeste para Este em consequência da direcção de propagação das ondas junto à costa, sempre de bandas do Sudoeste (Hidrotécnica Portuguesa, 1988). De acordo com o ARH Tejo, apenas um pequeno troço da praia de Carcavelos, imediatamente contíguo ao forte de São Julião da Barra, poderá ser atingido, embora em situações pouco frequentes, por agitação que provoque localmente um transporte litoral no sentido Este-Oeste, associado a refacção sobre o Cachopo Norte (ARH, 2011).

⁸ No total são três, falta o troço Trafaria – Cabo Espichel.

A região submarina apresenta uma batimetria complexa que denota a influência deposicional do Tejo e da geometria da costa imposta por dois promontórios: o Cabo Espichel a Sul e os cabos da Roca e Raso a Norte. Entre as duas extremidades rochosas, o estuário do Tejo separa esta região em dois trechos de costa com características aluvionares diferentes. No caso do troço S. Julião – Cascais com orientação Este-Oeste, muito abrigado, essencialmente rochoso e deficitário em areia.

Na embocadura do estuário existem formas aluvionares submersas, como o *Cachopo do Norte* e o *Cachopo do Sul*, sobre o qual se encontra um complexo de barras de rebentação e de espalho que formam o *Banco do Bugio*, apresentando-se como barras lineares marginais do canal de vazante. Esta proporciona uma saída em jacto da água proveniente do Tejo, condicionador da circulação da corrente e dos sedimentos até ao limite da Guia (Roteiro da Costa de Portugal, 1990).

A erosão costeira faz-se sentir sobretudo no troço São Julião da Barra-Cascais⁹. Não conseguimos quantificar, em termos de registo arqueológico, o impacto das que são de origem natural e as de origem antrópica. Podemos, no entanto, constatar que, no período 2008-2012, os sítios monitorizados apresentaram volatilidades em termos de processos sedimentares. A partir dos relatórios das campanhas realizadas neste período conseguimos identificar processos sedimentares lentos e rápidos¹⁰. A zona da Guia apresentou, em 2011, cerca de 1 m de cobertura acima do nível verificado, em 2009. Em 2012, verificou-se uma tendência contrária regressando a situação de 2009. O sítio do *Estoril 1*, limite da nossa intervenção de 2008, apresentava uma forte sedimentação da zona. Em 2011, verificou-se um total desaparecimento da areia, permitindo a identificação de dois achados novos. Para 2012, observou-se uma nova e lenta sedimentação da zona.

⁹ As causas da erosão costeira de origem natural são a acção dos ventos, temporais, correntes junto à linha de costa e a subida do nível médio do mar, sendo as de origem antrópica a artificialização das bacias hidrográficas (construção de barragens), dragagens/exploração de inertes junto à linha de costa e/ou em rios/estuários e a construção de obras pesadas de engenharia costeira (defesa do litoral).

¹⁰ Este levantamento não deixa de ter um carácter subjectivo pois têm como directório as verificações visuais realizadas as condições morfológicas dos sítios.

Os exemplos apresentados são, dentro da nossa gestão de sítio, processos lentos, lidos a partir de marcas estabelecidas em objectos ou partes de destroços. No primeiro caso, o casco em ferro designado como *Guia C*, o seu assoreamento e desassoreamento, tem servido como medição. No caso do *Estoril 1*, o depósito de uma das âncoras sobre uma laje com cerca de 70 cm de altura relativamente à segunda laje, também tem possibilitado registarmos esta realidade.

O sítio de São Julião da Barra e a Ponta de Rana são dois casos em que os processos sedimentares são rápidos, motivados pela natureza e configuração do espaço. No primeiro caso, o baluarte de São Filipe situado, grosso modo, ao centro das muralhas da fortaleza, permite-nos criar um limite da influência das correntes provocadas pelo regime das marés. Sucintamente, o tipo e a duração do trabalho arqueológico em São Julião da Barra são limitados por este ciclo. Na zona oeste, mais concretamente na Praia da Torre, os trabalhos têm que ser executados no regime e pico da maré cheia, porque esta pequena praia do concelho de Oeiras funciona como uma bacia de retenção de água do Tejo, que será expelida no processo contrário, criando uma forte hidrodinâmica. Num movimento oposto está a zona de Carcavelos, realidade que se estende à Ponta de Rana, que possibilita a realização de qualquer acção no período da maré vazia, porque se verifica uma menor amplitude e a orientação da corrente segue uma deriva de litoral imposta pela existência dos *cahopos*.

A problemática com a qual iremos concluir esta reflexão diz respeito à abordagem metodológica ao complexo arqueológico São Julião da Barra¹¹. Este é marcado pela “sobreposição” de naufrágios na área, documentada nas fontes escritas e pelos materiais analisados em 2011 e 2012, o que dificulta a interpretação dos depósitos, renunciando totalmente a noção de “cápsula do tempo” que tem sido atribuída a contextos subaquáticos. A interpretação de tais contextos, marcados pela acumulação de restos diversos, obriga a um mapeamento fino dos vestígios, que permita depois avaliar os processos de formação e distinguir, numa segunda fase, os materiais relacionados com vários eventos históricos. Este objectivo é ainda mais difícil

¹¹ É o sítio de maior recolha de dados, utilizado por isso como exemplo conceptual.

de atingir em contextos costeiros de baixa profundidade, com alta energia, marcados por dinâmicas sedimentares e pela deslocação horizontal e vertical dos materiais mais leves, com baixa densidade. De facto, os materiais tendem a entrar no registo geológico, comportando-se como os sedimentos até atingir estratos estáveis, no limite de acção da ondulação, ou a se acumularem em zonas do fundo com características muito específicas (como as fissuras entre afloramentos ou junto à base dos obstáculos).

4- Vestígios Arqueológicos

Reference to historic maps gives substantial breadth to the study of cultural landscapes, but on-the-ground survey provides depth by recording sites and features that are not depicted on historic maps.

(In Ford, 2009: 37)

Para Benjamim Ford, as referências e os mapas históricos fornecem a amplitude necessária ao estudo das paisagens culturais marítimas, enquanto os vestígios arqueológicos transmitem a profundidade na sua compreensão (Ford, 2009: 37). Todo o percurso metodológico, adoptado durante este programa, tem alicerces fundamentalmente processualista revelado, antes de mais, pelo modo como se sistematizou o registo, desenvolvido numa linha de leitura espacial, que assenta num fundo histórico-culturalista, na medida em que se continua a considerar perfeitamente válida e indispensável a descrição formal e a identificação ou atribuição de funções ao registo arqueológico (Alarcão, 2000; Freire e Fialho, 2008: 10)¹².

Com efeito, os *dados* coligidos, não só permitem ter uma visualização geográfica dos achados, mas também uma dinâmica e a interactividade, sustentada por um trabalho de reinterpretação e de recolha de novas informações.

A síntese e análise destes elementos são feitas a partir da utilização de uma base de dados *SIG* (Sistema de Informação Geográfico), em *ArcGIS*, e no aproveitamento do sistema de gestão integrada de informação dos bens culturais da Câmara Municipal de Cascais (Freire, Bettencourt e Fialho, 2012: 366-367) .

¹² Estes alicerces também foram perspectivados na reconstrução da paisagem submersa obtida com os levantamentos geofísicos sistemáticos conseguidos em duas áreas da Zona de Carcavelos, Ponta de Rana e São Julião da Barra, que são actualmente aquelas que mais evidências arqueológicas possuem. Por esse facto, a cobertura com o SCAN Sonar, duas áreas de 500x300, com corredores de 10 metros, faz todo o sentido nesta linha epistemológica e científica. Projecto desenvolvido em parceria com o Laboratório de Robótica do Instituto Superior Técnico de Lisboa. Contou com uma dupla componente: testar o sonar de varrimento lateral *Starfish* modelo 990F, chip sonar a 1 MHz com 20m de cabo umbilical, e potenciar este para o levantamento arqueológico.

Como metodologia geral de registo, subdivimos o litoral de Cascais em nove zonas (Guincho, Cabo Raso, Oitavos, Guia, Santa Marta, Baía de Cascais, Estoril, Parede e Carcavelos), seguindo os critérios dos termos administrativos concelhios e dos locais destacados da costa. No mar, estas zonas foram limitadas pela batimétrica dos 50 m (Fig. 2).

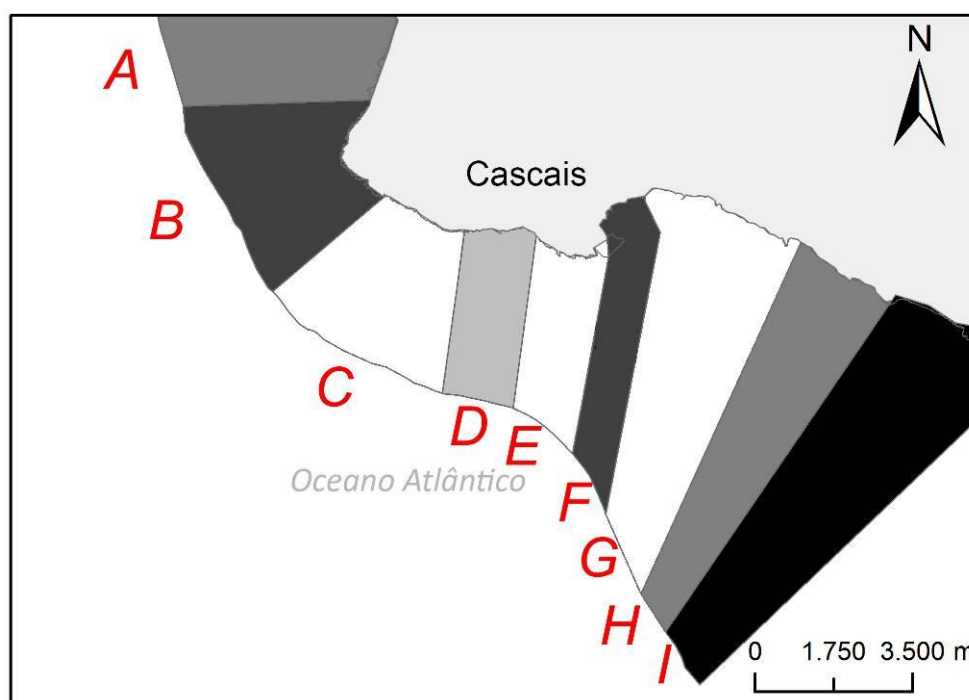


Figura 2: Divisão da área de estudo em Zonas: A- Guincho; B- Cabo Raso; C- Oitavos; D- Guia; E- Santa Marta; F- Baía de Cascais; G- Estoril; H- Parede e I- Carcavelos.

A

informação que está compilada dentro de cada elemento foi reduzida em categorias, para estabelecer as relações e as dinâmicas que estes têm ou poderão ter dentro da zona de paisagem marítima que elegemos para o estudo. Não obstante, categorizar resulta sempre num processo redutor da verdadeira complexidade (Taleb, 2007: 46). Qualquer redução da realidade humana e da sua diacronia histórica resulta na omissão de algumas fontes que, tendencialmente, não são tidas como informação relevante para o estudo. O exemplo mais concreto, que Brad Duncan (2006:45-47) evidenciou para o estuário da região de Queencliff, é o de não incluir neste tipo de análise o estudo do folclore ou da etnografia por se considerarem como fontes de incerteza. Segundo outros investigadores, entre os quais se destacam Ben Ford (2011: 772-773)

ou Jesse Ramsley (2011: 885-887), a eliminação deste tipo de dados pode resultar numa percepção errónea da paisagem cultural marítima.

No que diz respeito à análise espacial, as camadas relacionadas com a antropização da costa sistematizam dados arqueológicos e históricos.

Entre os primeiros, encontram-se os trabalhos arqueológicos desenvolvidos até à data, na área de estudo, e que contempla os sítios e vestígios existentes. Esta fase inclui, por isso, trabalho de campo visando a georreferenciação de todas as ocorrências patrimoniais existentes, incluindo naufrágios, ancoradouros e outros objectos isolados. No terreno, o *SIG* assume-se também como um instrumento essencial de planeamento e controle dos trabalhos de mergulho, registando-se, por exemplo, os transectos efectuados ou a posição das fotos produzidas.

Os dados históricos abrangem e sistematizam as informações escritas e orais sobre diversos eventos (naufrágios, por exemplo), com potencial de registo material no território. Sem dados geográficos precisos, a análise espacial destas fontes baseou-se na distribuição dos eventos por zonas e pelos limites batimétricos.

O *SIG* inclui também a cartografia histórica e a fotografia antiga. A cartografia mais recente foi georreferenciada e vectorizada para extrair a informação mais relevante – rotas, linhas de costa, toponímia ou *conhecenças*. Ambas as fontes permitiram estudar a evolução e o significado da toponímia actual do litoral, inclusive a relacionada com os pesqueiros.

Como referido anteriormente, a análise da utilização humana do espaço fez-se sobre o seu quadro natural e geográfico, introduzindo-se, por isso, no *SIG* informação geral sobre a geologia, batimetria, tipo de fundo, correntes ou ondulação e dados específicos relacionados com trabalhos arqueológicos de prospecção com meios geofísicos que, na área de estudo, contém o levantamento efectuado em Carcavelos.

Um dos requisitos para a construção e gestão deste *SIG* esteve relacionado com a sua operacionalidade, num quadro científico debruçado, essencialmente, sobre a problemática da paisagem cultural marítima. Este quadro obrigou à simplificação do

sistema, evitando dependências técnicas em relação a fornecedores externos e/ou a formação especializada da equipa do Centro de História Além-Mar. Optámos, assim, por utilizar *softwares* existentes no mercado, em vez de desenvolver novos produtos. A compilação dos dados foi efectuada através do *Site Recorder 4*, um sistema de informação desenvolvido especificamente para a arqueologia marítima (Holt, 2007).

A sua utilização prendeu-se, também, com a potencialidade em migrar os dados em vários formatos, para uma futura integração e análise em *SIG* mais poderosos, mas também para o *output* e *input* com o sistema de gestão integrada de informação dos bens culturais da Câmara Municipal de Cascais, o *Inpatrimonium* (Freire e Fialho, 2009), principal receptor da informação produzida no âmbito do presente projecto. Tratando-se de uma aplicação que integra níveis de dados de várias origens, a nossa metodologia de registo espacial funciona dentro do *Inpatrimonium* como um nível de informação relacional com outros campos da base de dados. Estes são multidisciplinares, permitindo que a aplicação aceite tarefas desde os *eventos históricos*, passado pelas condições naturais dos sítios, terminando no objecto etnográfico. As tarefas realizadas possibilitaram-nos estabelecer multi-relações, de compilação e abordagem simples, essencial na análise de conjunto (Almeida, 2011: 94)

*

Na primeira fase, o trabalho concentrou-se em relocar todos os sítios arqueológicos subaquáticos referidos na bibliografia e nos processos administrativos da DGPC. Ainda neste aspecto, surge a reavaliação dos artefactos recolhidos em Cascais, entre 1975 e 2005, o que permite, como é o exemplo do complexo de São Julião da Barra, uma nova abordagem cultural (Freire, Bettencourt e Fialho, 2011: 14-39; Freire *et al*, *no prelo*).

Numa segunda fase, o programa arqueológico foi desenvolvido em duas perspectivas. A primeira abordagem tratou da exploração de novas zonas com potencial arqueológico. A segunda, da aplicação de um protocolo de verificação continuado em sítios já localizados (Fig. 3). Em ambos os casos, o trabalho desenvolvido seguiu uma metodologia de registo e de caracterização não intrusiva,

privilegiando a georeferenciação, levantamentos arqueográficos em esboço e cobertura fotográfica (Freire e Fialho, 2011).

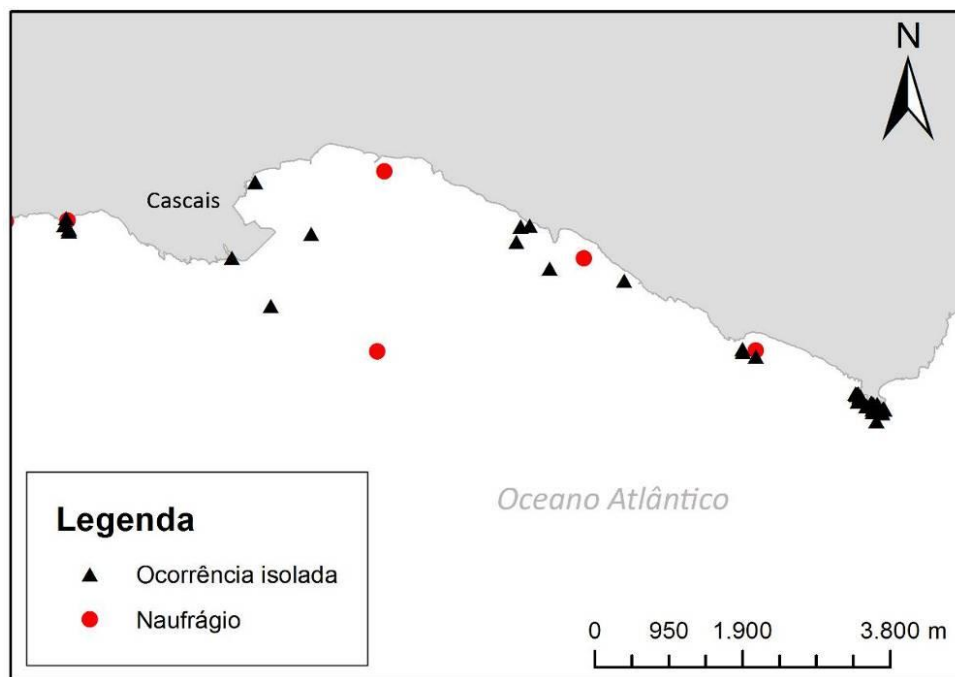


Figura 3: Distribuição geral dos naufrágios e outras ocorrências patrimoniais identificadas até 2012.

A perspectiva dada por Mulckelroy (...) *the primary object of study is man (..) and not the ships, cargoes, fittings or instruments with which the researcher is immediately confronted*, tem pautado os trabalhos realizados por alguns investigadores, quer seja num ambiente exclusivamente científico (Bettencourt, 2008, 2009, 2010, 2011; Freire *et al.*, 2009, 2010, 2011, 2012), quer seja numa intervenção de salvaguarda e minimização (Bettencourt, 2008, 2009, 2010, 2011). A arqueologia marítima, no nosso caso em concreto, eas paisagens culturais marítimas têm-nos fornecido as conexões necessárias para relacionarmos o objecto, ou um conjuntos de objectos, para além do seu valor cultural intrínseco.

A contextualização destes vestígios permitiu constatar que a problemática que lhe é subjacente não se esgota no enquadramento clássico história/arqueologia. A análise que realizámos ao longo deste período de monitorização levou-nos a inserir a

discussão dos sítios arqueológicos de hoje nos contextos de âmbito biológico, hidrográfico e etnográfico.

Os resultados em termos de problemática leva-nos a encarar a maior parte destes sítios em várias vertentes, que vão desde o seu abandono, até às relações económicas que em muito dos casos têm uma diacronia que se relaciona com o fulcro da identidade local. Também nos permitiu observar a volatilidade sedimentar e dos efeitos, a médio prazo, que isso pode acarretar.

Esta movimentação geológica fez-nos repensar a classificação de *achado fortuito*. No nosso caso de estudo, o exemplo mais concreto é o *Estoril 1*, classificado como *achado isolado*, mas que através de uma segunda prospecção veio a permitir a identificação de duas âncoras, uma delas no local de uma anomalia magnética. O sítio de São Julião da Barra é também um caso paradigmático, sobretudo por se encontrar sujeito a fortes efeitos de assoreamento e desassoreamento. Por conseguinte, os polígonos de dispersão podem ser extensos em sítios localizados a pouca profundidade, vulneráveis também as acções do homem, de índole recreativa ou profissional.

Esta mesma vulnerabilidade foi sentida nos locais de maior profundidade, mais estáveis do ponto de vista hidrodinâmico, mas mais activos na relação com as actividades piscatórias. Não obstante, esta vulnerabilidade coloca a questão de como gerir ou integrar um sítio que é à partida um local de exploração mas que, na verdade, tornou a exogeneidade histórica num local intangível do ponto de vista patrimonial.

A evocação da tradição em Cascais remete para uma última discussão, relacionada com a definição da temporalidade em arqueologia marítima. De facto, destroços como o do *Hildebrand* e do *Açor*, enquadrados nos postulados da Unesco, não são objecto arqueológico. A nossa opção foi registar, porque entendemos que, para além do objecto, está o direito à memória e, nos dois casos em específico, eles estão no âmago mais recente da comunidade *cascaense*.

*

Fase 1 – 2008

O projecto de intervenção em S. Pedro do Estoril e São João de Estoril, uma obra camarária de ordenamento do interface marítimo ¹³, resultou da necessidade de se estabelecerem medidas de protecção e salvaguarda por meio de levantamento arqueológico. Na verdade, esta mediação cultural tornou viável e consciente a vontade da C.M.C. em implementar no terreno um programa de acção com vista à inventariação exaustiva do património cultural subaquático (Freire, *et al.*, 2008: 169).

Deste levantamento resultou a inventariação de seis ocorrências patrimoniais, cinco âncoras e destroços de uma embarcação em ferro (Freire e Fialho, 2008; Freire *et al.*, 2008: 170).

As âncoras apresentam tipologias distintas. Os atributos como tamanho e existência de cepo foram usados como elemento caracterizador (Fig.4). Neste pequeno conjunto apenas um exemplar tem cepo fixo, e possui dimensões acima dos restantes, do tipo almirantado, com 1, 50 m para o cepo, 2, 50 m para a haste e 2,20 m para as patas (Freire e Fialho, 2008: 17).

O polígono dos vestígios desta embarcação é extensa e dispersa, entre *São Pedro do Estoril* e a *Praia da Bafureira* (Fig. 5). Dada a dimensão e natureza do espólio náutico existente, reduzido às partes do forro em ferro, encontramos no registo dos naufrágios, do vapor *Belsance* (1915), o vapor *Pacífico* (1924), o lugre *Roiz* (1933) e o vapor *Secil* (1937) o acontecimento para existência destas evidências (*idem*: 18).

¹³ Os protocolos assinados pela Câmara Municipal de Cascais, em Novembro de 2006, com o Instituto Superior Técnico, o Laboratório Nacional de Engenharia Civil e a Faculdade de Ciências de Lisboa vieram reforçar a concretização de um conjunto de projectos dinamizadores e estratégicos para a orla marítima de Cascais numa optimização de esforços e, assim, criar mais-valias para o Concelho: a “construção de um ancoradouro, em São João do Estoril, para ser instalado o submarino Barracuda, que vai servir de espaço museológico”, e a criação de um recife artificial em São Pedro Estoril para benefício da prática do surf.

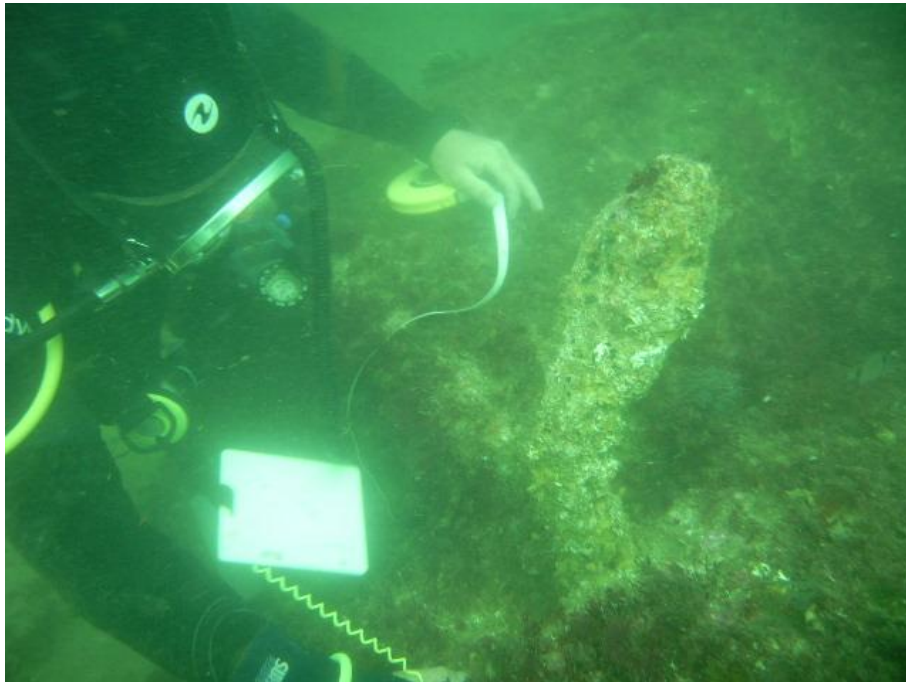


Figura 4; Pormenor do achado SPE6



Figura 5: Distribuição geral das ocorrências em 2008.

Fase 2 – 2009

Em 2009, o trabalho de campo foi preparado e executado a partir do registo prévio de todos os elementos disponíveis sobre as recolhas de artefactos e identificação de sítios em trabalhos arqueológicos subaquáticos ocorridos entre a acção pioneira do Museu do Mar e as missões do ex-Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática, do extinto Instituto Português de Arqueologia (CNANS/IPA)¹⁴. O objectivo seguinte foi o de iniciar um vasto programa de relocalização, caracterização cultural e patrimonial, e de mapeamento geográfico (SIG)¹⁵.

Deste processo foi possível separar dois grupos de achados, os *isolados* (ou *fortuitos*) e os achados *complexos in situ*. Entre o primeiro grupo, a maior representatividade é a das armas de fogo com o registo de trinta canhões. As âncoras encontram-se também bem representadas, com dezasseis exemplares em ferro de época moderna *in situ*¹⁶, quatro tipos de época romana¹⁷, com um único exemplar proto-histórico, uma âncora em pedra¹⁸, recolhidos (Carvalho e Freire, 2007: 6-7; Carvalho e Freire, 2009: 860). Ainda dentro deste grupo estava o registo de um conjunto indefinido de artefactos, de menor dimensão, que compreendia cerâmicas e objectos náuticos.

¹⁴ Acabamos também por incluir uma resenha sobre parâmetros hidrodinâmicos e morfodinâmicos. Resumo esse que se mostrou de extrema importância na abordagem da formação dos sítios.

¹⁵ Avaliação e monitorização não intrusiva dos destroços através do registo arqueográfico dos vestígios superficiais. “*Concebido como uma ferramenta heurística associada a um projecto «monográfico» por essência, o texto que se segue explora diversos aspectos da problemática associada ao sítio submarino do navio mercante à vela Thermopylae/Pedro Nunes (1868-1907) cujos vestígios superficiais foram alvo de uma prolongada missão de monitorização promovida pela Câmara Municipal de Cascais no decurso do verão 2009. O presente documento destaca o potencial analítico e operacional de uma abordagem transdisciplinar tendo os contextos de âmbito cultural, náutico, oceanográfico e patrimonial associados a esses vestígios submarinos que nos levam a salientar a dupla dimensão do sítio arqueológico, o de um sítio de abandono (navio afundado propositadamente) na periferia e respectivo contexto diacrónico de um grande fundeadouro situado a entrada do espaço multimilenário do rio Tejo.*” Blot, Jean-Yves (2009) Memórias de longo prazo e património histórico: o *Thermopylae*/Pedro Nunes (Aberdeen, 1868/Cascais, 1907)

¹⁶ Relocalizamos, em 2009, 10 exemplares, metade na zona da Guia.

¹⁷ Duas nos anos 80 do século XX, 2003 e 2005 respectivamente.

¹⁸ Recolhida em 2005.

O segundo grupo representa os sítios de destroços de naufrágios, balizados entre o século XVII e o século XX, repartido por navios em madeira, navios em ferro, navios mistos e navios de aço. No primeiro conjunto consideram-se os vestígios da presumível *Nossa Senhora dos Mártires* (1606) e a Grande Princesa da Toscânia (1696). No segundo grupo estão os navios da Guia, de proveniência indefinida¹⁹. No terceiro, o clipper *Thermopylae* (1907), o *Açor* (1954)²⁰ e, por fim, o *Hildebrand* (1957).

Para o segundo grupo conta o registo dos vestígios de dois navios em ferro. O *Guia C*, que falaremos adiante, e o *Guia D* localizados junto a pequena enseada com o mesmo nome. Este apresenta uma mancha de dispersão relativamente alargada, parcialmente coberta por sedimento, onde é visível a presença de forro em ferro e a extremidade do *encolamento* dos braços a meio navio.

No terceiro grupo, os vestígios do *Clipper Thermopylae*, situado no vértice sul do fundeadouro de Cascais usado para a aterragem dos navios de maior porte, estão repartidos por uma área de 70 metros de comprimento por 20 de largura. Foi identificado parte da estrutura compósita com o esqueleto em ferro e o forro em madeira de teca. Das partes funcionais do navio, foram arqueografadas a proa e o respectivo guincho, as *enoras* (encaixe para o mastro) e os *vaus* (suporte do convés). Apesar do trabalho realizado obedecer ao mapeamento superficial dos vestígios, de carácter não intrusivo, foi possível ainda registar em esboço os dois rombos no casco resultantes do torpedeamento efectuado no ensaio militar de Outubro de 1907 (Fig. 6).

Ainda dentro deste grupo, o paquete Alemão *Hildebrand* (1957), disperso por três núcleos com vestígios num raio de 100 metros, no sentido Este-Oeste. Tratando-se de um navio em aço, depositado a pouca profundidade, a oxigenação e rebentação contribuem para o acelerar do estado de degradação do sítio. Os três núcleos são, grosso ou modo, informes na sua caracterização funcional. Não obstante, no núcleo 1, fixado frente ao forte São Jorge de Oitavos, foi registado a zona do convés. Também é de assinalar a existência de vários fragmentos dos mastros. A 30 metros deste ponto,

¹⁹ Julgamos, pela descrição dos relatórios de afundamento, estar perante os vestígios do *SS Earl of Dunsfries* (1883).

²⁰ O Vapor Português *Açor* naufragou, na *Curvanceira*, num local onde os topónimos *caneiro* e *carreiro* remetem para zonas com pouca profundidade, frequentada por pequenos barcos.

para sul, situa-se a zona das máquinas e, por último, a 50 metros sudoeste a concreção de grandes dimensões (Fig. 7 e anexo II).

Sobre o naufrágio português do vapor *Açor*, os vestígios estão a Este do Cabo Raso próximos do local nomeado de *Curvanceira*. Trata-se de restos relacionados com a construção do navio sem que, por enquanto, seja possível relacionar as partes e as funções para que seriam destinadas.

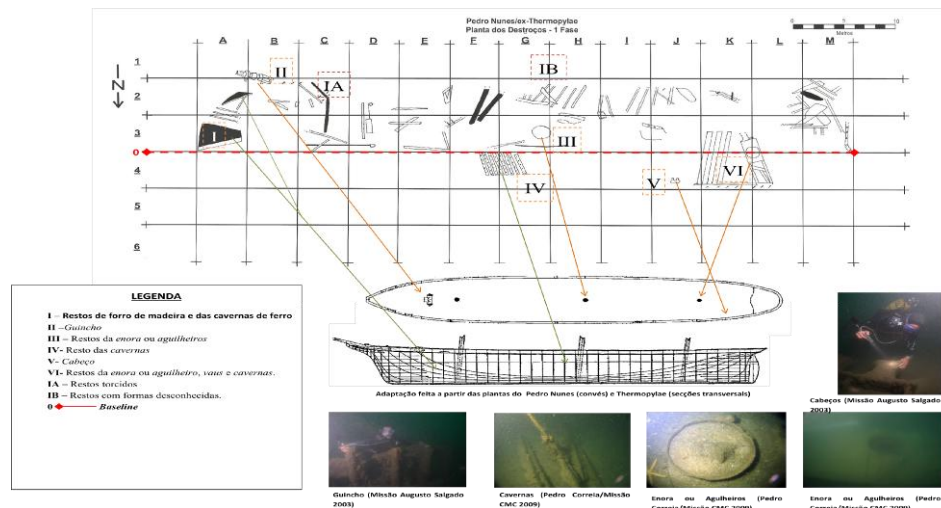


Figura 6: Planta Geral dos destroços



Figura 7: Pormenor do sítio Hildebrand

Fase 3 -2011/2012

Os trabalhos de 2011 deram continuidade ao programa de realocização e geoposicionamento dos sítios arqueológicos subaquáticos do litoral de Cascais e permitiram localizar novos sítios com potencial – os naufrágios de época contemporânea *Praia de Carcavelos 5*²¹ e *Guia 10*²²; as eventuais zonas de naufrágio, *Estoril 1*²³, *Farol da Guia*²⁴ e *Bafureira A*. Estes trabalhos possibilitaram ainda uma melhor caracterização dos sítios já geoposicionados anteriormente, *Guia C*, *Bafureira A* e *Praia de Carcavelos 4* mostrando o carácter de continuidade do projecto.

O sítio *Praia de Carcavelos 5* foi registado como um conjunto formado por dois núcleos de destroços (com 70 m) relacionados com um navio construído em ferro. O primeiro foi identificado como elemento de um leme, e o segundo como parte da restante estrutura da embarcação. Estes são seguramente os vestígios do vapor *Arrábida* (1914) que, segundo as fotografias recolhidas da época, naufragou numa zona de pouca profundidade e de natureza arenosa situada a Este do local da Ponta de Rana.

Como vapor está também classificado o *Guia 10* que diz respeito a existência dos fragmentos de uma caldeira, das partes de cavernas e de forro em ferro. Estes estão depositados ao largo da enseada da Guia, numa superfície arenosa que tem a descoberto cerca 25 m destes vestígios.

O *Guia C* corresponde aos destroços de um navio constituído por restos de cavernas, forro e outros elementos náuticos em ferro. Este encontra-se depositado em fundo arenoso encaixado entre dois afloramentos rochosos com mais de 4 metros de altura. A mancha dos vestígios, dividida em três núcleos, possui aproximadamente 80 m X 20 m, a uma profundidade média registada na maré baixa de 8 m (Freire, Fialho, 2009:24; 2011: 17-19).

²¹ Corresponde aos restos de um navio em ferro, depositado em fundo de areia (Freire e Fialho 2011, p 13).

²² Localizado em 2010 e geoposicionado em 2011.

²³ Em Agosto de 2011, efectuamos um novo mergulho de monitorização no âmbito do PROCASC 2011, e eventual registo gráfico e fotográfico. Identificou-se, numa curta prospecção radial de 20 metros, duas ocorrências patrimoniais: duas âncoras em ferro.

²⁴ Foi descoberto em Novembro de 1980, por Luís Miguel Lacerda e João Pedro Cardoso, realocado em Setembro de 2011.

Para fechar a época contemporânea está o sítio da *Bafureira A* que são os vestígios de um guincho e elementos náuticos que, por enquanto, são de uso indeterminado, mas que provavelmente estão relacionados com os restos identificados junto à Ponta do Sal no limite com São Pedro do Estoril. Estes encontram-se depositados num fundo de laje, orientados a NW. O Guincho dista dos elementos náuticos cerca de 9,30 metros, apresenta um comprimento total de 3,30 metros (Freire e Fialho, 2008; 2011 p.22-24).

Para a época moderna *Farol da Guia* diz respeito a um conjunto de dois canhões em ferro localizado na pequena enseada da Guia. O local de depósito está a 4/5 metros de profundidade registado na preia-mar no fundo de laje em pedra. Os dois canhões distam aproximadamente 3 metros. Têm 1,77 metros de comprimento, 0,50 metros de largura na zona dos munhões e 0,30 metros de boca.

O *Estoril 1* é um dos dois exemplos em que o programa de monitorização continuada nos sítios trouxe novos dados. Os vestígios são caracterizados por um canhão e duas âncoras em ferro. A primeira, que designamos EST-2011/02, trata de uma âncora em ferro incompleta com ausência de uma unha das patas e parte da cana, a cronologia apontada é a moderna. A segunda âncora, EST-2011/03 é um exemplar completo, sem cepo fixo, provavelmente de época moderna (Freire e Fialho, 2011, p .

O *Praia de Carcavelos 4* é o segundo exemplo. Este é Conhecido desde os anos 70, correspondia inicialmente a uma âncora em ferro (470035.047 (E), 4281282 (N)) e o canhão do tipo columbrina em ferro (470039.257 (E), 4281245 (N)). Uma nova campanha de monitorização permitiu num corredor de 100 metros, em fundo de laje, sentido NW-SE, o registos de dez novas bocas de fogo e de duas âncoras em ferro. A coesão deste sítio, nos aspectos crono-tipológicos, permite classificá-lo como local de naufrágio, tornando o terceiro sítio de época moderna do litoral de Cascais.

A outra área geográfica de investigação a que demos particular atenção corresponde ao complexo arqueológico subaquático da Fortaleza de São Julião da Barra. A nossa intervenção foi direccionada numa perspectiva de investigação integrada de análise das fontes arqueológicas e históricas.

O trabalho de monitorização permitiu-nos georeferenciar as intervenções realizadas, entre os anos 1992 e 2000, por Filipe de Castro e por Francisco Alves. As descobertas de novos achados em torno da Fortaleza, quase todos de época moderna, reforçam a importância já conhecida deste complexo.

Foram georeferenciadas 77 ocorrências. Da análise espacial sobressaem quatro áreas com maior concentração de materiais (áreas A a D). Na área A, designada em relatórios anteriores como SJB1/3, foram georeferenciados 18 canhões e 1 âncora em ferro. A distância máxima neste conjunto é de 48 metros, entre o canhão SJB11_025, a sudeste, e o canhão SJB11_031.

Na B foram georeferenciados 12 canhões e quatro âncoras em ferro, em dois núcleos distintos. O núcleo sudeste é formado por 9 canhões. A distância máxima entre estes é de 15 metros, e estão depositados numa área com afloramentos e blocos rochosos, situada junto à linha de costa, com energia muito elevada. Os canhões mostram por isso sinais evidentes de erosão. O outro núcleo, constituído por 4 canhões e 4 âncoras em ferro, foi localizado 60 metros a noroeste. Os canhões encontram-se sobre rocha, junto à zona de rebentação; as âncoras estão sobre fundo rochoso, com algumas bolsas de areia. Junto aos canhões foram registadas algumas balas em chumbo, aprisionadas em fissuras nos afloramentos.

A Área C corresponde à zona onde se localizaram vestígios que têm sido relacionados com o naufrágio da nau *Nossa Senhora dos Mártires*. Zona prioritária de intervenção, não foi possível, como previsto, relocalizar as buchas metálicas que serviram como referência base para o registo da escavação efectuada entre 1996 e 1998. Foram no entanto obtidas as posições aproximadas do casco, ainda *in situ*, e de uma área onde se observaram restos de madeira de um navio associados a pimenta²⁵.

²⁵ Em ambos os casos, o posicionamento baseou-se em indicações do Carlos Martins, uma vez que os vestígios estavam enterrados em areia.

No caso da D, diz respeito ao trabalho desenvolvido em 2012, inédito em relação às intervenções anteriores. Localiza-se na zona Este do forte na confluência com a Praia da Torre. Nesta foram georeferenciados onze canhões, quatro âncoras em ferro e uma área de dispersão de destroços de uma embarcação, provavelmente de época contemporânea (Fig. 8 e Anexo III).

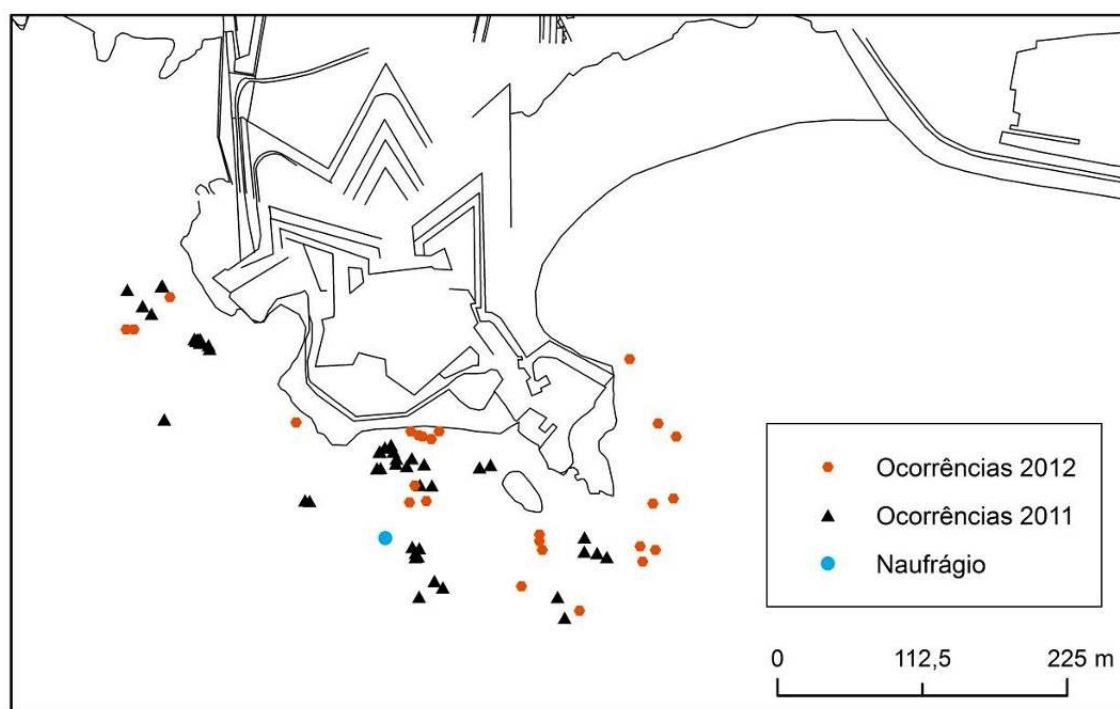


Figura 8: Distribuição geral das ocorrências de São Julião da Barra.

5- Paisagem Cultural Marítima

“Desde o próprio instante em que o seu autor humano, consciente ou não da sua harmonia com o infinito, lhes põe ponto final e as entrega ao mundo, começa para elas uma vida que, ao longo dos séculos, as aproxima da velhice e da morte. No entanto, esse tempo que a nós nos murcha e nos destrói, confere-lhes a elas uma nova forma de beleza que a velhice humana não pode sequer sonhar alcançar (...).” (In, Matilde Asensi, 2008:9)

Neste capítulo iremos traçar o esboço da paisagem marítima de Cascais, a partir dos elementos recolhidos durante a preparação desta dissertação, grande parte destes oriundos do projecto de Carta Arqueológica Subaquática por nós conduzida, desde 2005, e com trabalhos no terreno, a partir de 2008.

Este esboço parte da condição de que este litoral é um espaço de *zonas de transporte* (*transport zone*) que condiciona a capacidade de navegação e a construção de formas de orientação (Westerdahl, 1999: 135-143)

A hipótese de *zonas de transporte* possui uma essência profundamente cultural dos corredores de transporte, das rotas e da organização, que expressa melhor a prática social, os hábitos sempre em mudança e os mapas mentais; na verdade, um espaço social dos que utilizam este espaço. Devemos compreender esta hipótese como cultura marítima que, em boa parte, é também um gesto de resposta à natureza.

Nesta perspectiva, o conceito de zona de transportes pode muito bem ser usado de forma dinâmica, para cobrir algumas das mais complexas interações entre natureza e a cultura. Como veremos mais adiante, os elementos da natureza estão relacionados com a cultura através do contexto hidrográfico e dos pontos de trânsito. Esta realidade de transporte tem implicações óbvias, nas imagens do mundo e no espaço em que estamos a trabalhar, sendo necessário atribuí-lhe uma dimensão antropológica e cognitiva.

Para formar uma teoria sobre o comportamento humano ao longo da costa de cascais é necessário perspectivar e recolher conceitos adequados à realidade da paisagem (Burström, 1989).

A manipulação desta zona é, portanto, determinada de forma correspondente a uma lógica de interpretação em rede, partindo dos elementos que melhor caracterizam a paisagem e que melhor definem esta dicotomia terra-mar.

O registo desta zona é estabelecido, em primeiro lugar, pela condição natural em que insere, sustentada pela história da antropização costeira e pela proliferação de contextos subaquáticos. Estas zonas são, obviamente, mitigadas mentalmente por via da cartografia, dos *roteiros marítimos e das práticas populares* (Ransley, 2011:879-904). Alguns destes documentos foram utilizados para ilustrar o padrão da *zona de transporte* (Westerdahl, 1999: 135-143), principalmente, para confrontar com os bens arqueológicos e históricos.

5.1 Paisagem Natural

O litoral de Cascais, situado na fachada ocidental da Península Ibérica, encontra-se numa das parcelas do território português que terá sofrido com a submersão pós-glaciar dos vales profundos. Esta situação terá originado a criação de uma topografia costeira muito recortada, sobretudo entre a Baía de Cascais e o *Promontorium Magnum* (Dias, Rodrigues e Magalhães, 1997: 53-66), permitindo uma excelente navegabilidade, devido a um conjunto de abrigos naturais (Blot, 2003: 56), reforçados pela orientação da costa que fornece protecção aos ventos dominantes do Quadrante Norte, facilitando a entrada e saída da embocadura do Estuário do rio Tejo (Carvalho e Freire, 2009:855-856).

Integrado no *hinterland* de Lisboa, esta região costeira também beneficia de uma hidrografia dupla que joga com a influência oceânica e a fluvial, predominantemente caracterizada pelas fortes correntes de maré, associadas às enchentes e vazantes do estuário do rio Tejo, introduzindo neste espaço uma dinâmica e diversidade próprias.

Os sedimentos superficiais de fundo do ambiente marítimo desta região são marcadamente rochosos, arenosos ou fáceis de lama. A deslocação vertical destes sedimentos reforça a dinâmica de estuário por si forte e que tem impacto no espaço marítimo de Cascais, pelo menos até a zona da Guia. Os modelos²⁶ que caracterizam o ciclo das marés, e que se revelam importantes para o nosso estudo, descrevem que a vazante do Tejo cria um jacto à saída do estuário. Este jacto produz um vórtice anticiclónico e, depois da embocadura, dois adjacentes, um na margem norte, que grosso modo corresponde à baía de Cascais, e outro, mais a Sul da entrada da Barra, que condiciona a evolução dos cachopos e de Carcavelos. A água deixa o estuário pelo vórtice do Sul, que é formado pela água que abandona o estuário e pela água recirculada que será deflectida – *efeito de Coriolis* (citação/referência) – em forma de corrente, que contorna o Cabo Raso e o Cabo da Roca, em direcção a Norte (Fig. 9).

Um outro dado importante obtido com os resultados do trabalho de 2009 (Freire, *et al.* 2009: 234)²⁷ é a qualificação da Guia com a denominação de ROFI (*Region of Freshwater Influence*), cuja designação é dada a uma faixa que é afectada pela dinâmica do estuário, mas que não o afecta directamente (Fernandes, 2003: 23-25).

Uma simples busca nos relatos dos naufrágios ocorridos em Cascais, permite-nos ter testemunho da realidade costeira descrita. A título de exemplo, duas ocorrências: o naufrágio do *Royal Navy HMS Crown (ex-Taunton)*, em São Julião da Barra, no ano de 1719, que ocorreu devido a uma variação súbita da maré²⁸; e, o Vapor

²⁶ Projecto MOHID

²⁷ Durante a construção do relatório para o trabalho realizado no Sítio Arqueológico ex-*Thermopylae*/Pedro Nunes, no âmbito do ProCASC 2009, consultamos estes dados que a data da realização da intervenção estava publicado na WEB através do endereço: <http://www.mohid.com/>

²⁸ "The sail ship Crown was under the charge of the Pilot with the appearance of having Tide enought & to spare, but the wind failing and the tyde of the ebb meeting them sooner then expected by the means of the treshes? and a great swell from the North Catchops the ship was hove on the shore to the Northward of the Castle."

inglês *SS Earl of Dumphries*, na Guia, em 1883, que, entre vários motivos, ocorreu por se terem negligenciado as correntes do Atlântico e a influência da maré do Tejo²⁹.

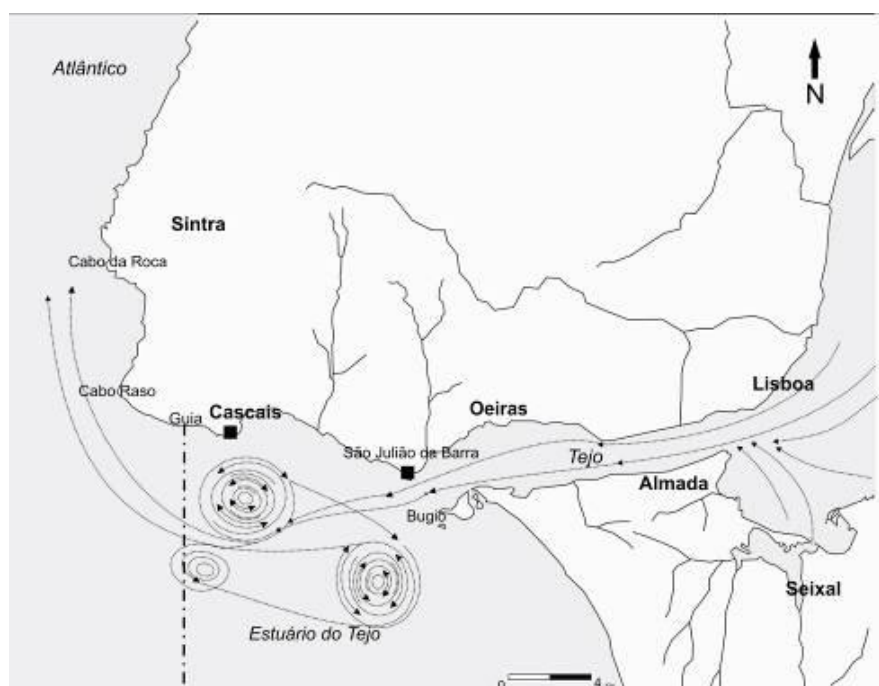


Figura 9: A hidrodinâmica e a circulação de água na embocadura do Tejo no período da vazante.

Esta particularidade geomorfológica também permite o exame de dois tipos de navegação ao longo da costa de Cascais: uma marítima e outra fluvial. Podemos considerar o porto de Cascais como marca dessa transição porque é ainda hoje, simultaneamente, uma zona de abrigo, protecção e um porto de pesca. É neste porto que surgiu a conhecida figura histórica do piloto da barra. A sua função continua a ser crucial para os navios que navegavam dentro e fora do estuário do Tejo. Esta, como iremos ver, é feita através de dois canais de acesso ao rio que estão separados pelos

²⁹ O Navio a vapor *SS Earl of Dumphries*, viajava de Tarangog para Altona, encalhou e naufragou na Guia, em Novembro de 1883, devido a negligência de navegação do mestre James Arthur, visto que efectuava uma navegação muito junto a costa sem ter em conta as correntes do Atlântico e a influência do Tejo entre o Cabo Espichel e o Cabo Raso.

cachopos: o canal do Norte, conhecido no período moderno como a rota de Santo António da Barra ou de Carreira Gião, e o canal de Sul, designado pela Carreira da Alcáçova. A navegação ao longo do canal Norte foi feito perto da costa, enquanto no canal Sul era mais distante. Ambas as entradas foram apoiadas pela cartografia que sempre representou a costa e as directrizes para uma navegação mais segura. Mas esta nem sempre era suficiente como parece testemunhar o naufrágio do Royal Navy HMS *KingFisher*, que encalhou em Dezembro de 1798 devido a um erro do piloto português Francisco António, que calculou mal a força e a velocidade da maré, acabando o navio por embater num banco de areia ao tentar sair do Tejo.

5.2 Paisagem Fortificada

Na paisagem natural também se reflecte a cultura material e patrimonial que, no nosso estudo de caso, se relaciona com as dinâmicas comerciais e políticas do espaço marítimo português. Observada no horizonte sociológico e metodológico de Marcel Mauss, Lisboa é o *fait social total* da história de um país (Mauss, 1924), cujas fronteiras europeias estão inalteradas há mais de 800 anos e onde Cascais está geográfica e estrategicamente ligado. A antiguidade e a importância desta região são, do ponto de vista arqueológico e histórico inquestionável. No entanto, com a mercantilização de Lisboa, sobretudo na época moderna, Cascais tem principal destaque, enquanto bastião avançado de defesa do complexo portuário de Lisboa.

A paisagem de poder é maioritariamente observada no conjunto das relações diplomáticas e económicas. A Inglaterra, a Holanda, a França e a Espanha estão entre as nações mais representadas na história do *rimland* lisbonense, através da presença de inúmeras embarcações referidas em fontes escritas. Também estão documentadas nos momentos de tensão diplomática com bloqueios a Lisboa, nomeadamente com os episódios da Guerra da Sucessão Espanhola (1702-1714), na presença do Prince Rupert (1649-1650) na baía de Cascais durante a Guerra Civil Inglesa, no ataque às frotas que vinham da Índia e do Brasil e ainda, na perda de independência de Portugal para Espanha nos finais do século XVI (1580). Menos conhecida é a batalha da Roca, que

opôs a frota francesa de Coetlogon, em maio de 1703, contra um comboio holandês capitaneado pelo navio de guerra *Muiderberg* ou *Muydenberg*.

Independentemente dos recontros ocorridos nas imediações de Lisboa, a verdade é que a defesa da costa de Cascais e da entrada do estuário do Tejo foi sempre considerada prioritária a fim de proteger os interesses vitais da capital do país e do Império.

A defesa foi executada, num primeiro momento, pelos próprios navios comerciais e, num segundo momento, por um sistema defensivo combinado de torres fortificadas e navios de patrulha, desenvolvido a partir de finais do século XV (Boiça, Barros, Ramalho, 2001: 18). Neste dispositivo militar incluía-se a Torre de Santo António de Cascais, utilizada como posto de vigia mais avançado da entrada da barra do rio Tejo, protegida por muralhas adaptadas a uma artilharia que possuía capacidade de fogo sobre a baía e em direcção ao mar aberto (Ramalho, 2010: 25).

Nos séculos XVI e XVII, este sistema de defesa marítima revelou-se insuficiente, perante os progressos da pirobalística, utilizada pelos corsários turcos e franceses que assolaram a entrada da Barra do Tejo (Fialho e Freire, 2006: 7). A fortificação desta costa foi, pois, melhorada durante a época moderna, tendo sido levantadas cerca de duas dezenas de estruturas militares (Ramalho, 2010: 11), na sua maioria fortes, além de duas fortalezas: a Cidadela de Cascais e a de São Julião da Barra. As novas construções fortificadas assentaram em soluções arquitectónicas já experimentadas em vários países da Europa. No caso português testemunha-se clara influência italiana, com a construção de baluartes angulares, traçados regulares e baixa volumetria (Boiça, Barros, Ramalho, 2001: 17).

É verdade que este sistema procurava ser fortemente dissuasor, mas também se deve considerar que assegurava sobretudo a defesa marítima, tendo como ponto mais fraco o fácil acesso por terra (Ramalho, 2010: 22). A importância de Cascais como primeira barreira defensiva de acesso a Lisboa por este quadrante parece, em todo caso, evidente.

A paisagem fortificada de Cascais assentava, assim, numa linha de estratégia que consagrava o avanço da protecção militar até a entrada da barra, justamente onde os canais de navegação eram mais estreitos, pela criação de um eixo nuclear no aparelho defensivo, com a construção do Forte de São Julião da Barra, do Forte de São Lourenço da Cabeça Seca do Bugio, do Forte de Santo António da Barra e da Cidadela de Cascais, estruturado com a rede de pequenos fortes, fundamentais para a coesão do sistema defensivo (Boiça, 2011: 25-29).

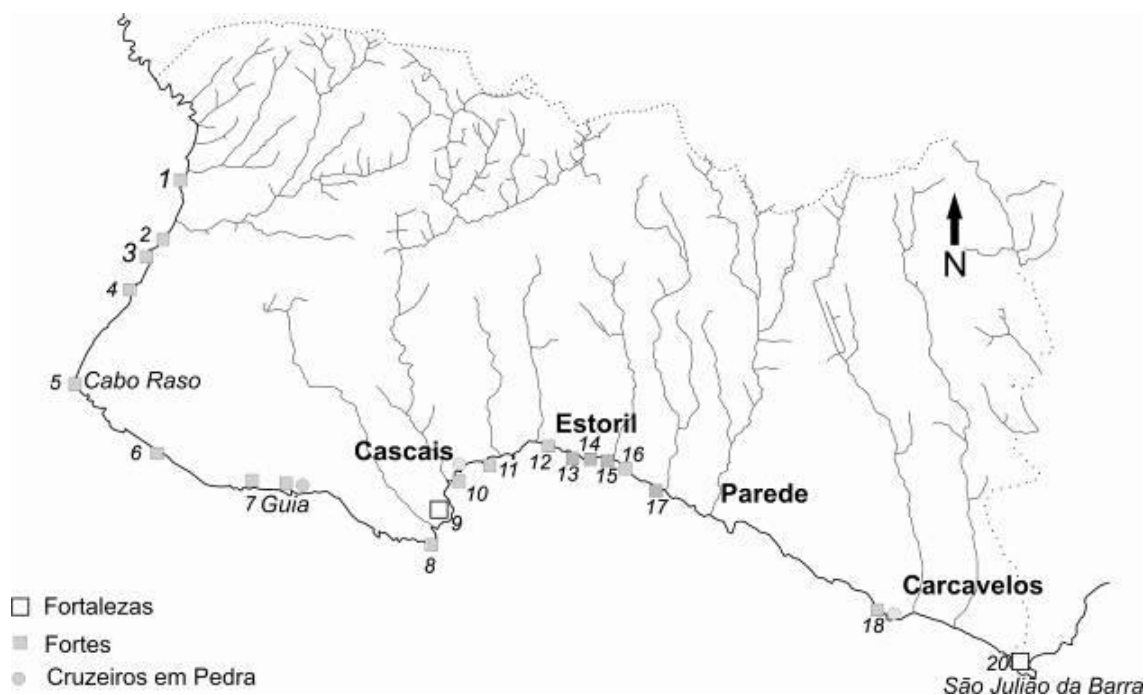


Figura 10: A fortificação da costa e a sua distribuição: 1-Forte do Guincho; 2 Bateria da Galé; 3- Bateria Alta; 4- Bateria da Crismina; 5 - Forte de São Braz de Sanxete; 6- Forte de São Jorge de Oitavos; 7 –Forte da Nossa Senhora da Guia; 8 – Forte e Farol Santa Marta; 9 - Cidadela de Cascais; 10 - Forte de Santa Catarina; 11 - Forte da Nossa Senhora da Conceição; 12- Forte de São Roque; 13 - Forte de Santo António do Estoril; 14 - Forte de Santo António da Crz e d'Assubida; 15- Forte de Santo Pedro ou S. Teodósio da Cadaveira; 16 - Forte de São João da Cadaveira; 17 _Forte de Santo António da Barra; 18 - Bugio ou São Lourenço da Cabeça Seca; 19 Forte do Junqueiro; 20- Fortaleza de São Julião da Barra.

Não obstante, a construção desta rede teve momentos de utilização marcados pela deterioração, em tempo de paz, e pela restauração em momentos de conflito. A situação económica endémica do país nos finais do século XIX ditou a progressiva

desactivação desta linha de defesa, mantendo-se, no entanto, o interesse nas fortalezas e nos fortes com faróis (Fig.10).

Joaquim Boiça refere que a História, sobretudo a militar, não reservou a esta linha um papel activo, visto que este sistema nunca foi testado em acções de combate (Boiça, 2011: 33). Observado nesta camada interpretativa é um julgamento que a história ainda não reconheceu. Visto numa análise mais profunda, a actividade delas prende-se à natureza em que elas foram erguidas, intrinsecamente ligadas ao tipo de navegação do litoral *cascaense*.

O eixo principal foi construído nas zonas de maior impacto a nível de naufrágios como nos locais em que a navegação se torna mais complexa. Efectivamente, a existência de uns cachopos móveis associados a fortes correntes e uma complicada transição de marés à entrada do rio Tejo facilitaram a defesa neste primeiro bastião.

Por outro lado, o efeito hidrodinâmico do processo de enchente e vazante do Tejo afecta directamente toda a enseada, com a particularidade de originar dois vórtices, um à entrada da barra e outro junto da baía de Cascais, exactamente onde foram construídas as maiores fortalezas, e onde se regista o maior número de fortes, tal como o maior número de naufrágios.

Não obstante, a paisagem fortificada de Cascais é mais do que estas estruturas ou esta condição natural. Ela é também dos navios que patrulhavam esta costa, que não desapareceu com a consolidação terrestre, e que se tornaram parte activa na condução dos conflitos.

O tema do conflito em Arqueologia Marítima, no caso de Cascais, deve ser também equacionado através do estudo dos navios de guerra, a sua construção, a sua organização e o seu armamento³⁰. Não cabe neste trabalho fazer essa análise, mas

³⁰ Como exemplo podemos evocar o Mary Rose (Hildred, Alexandra 2011 Weapons of Warre: the armaments of the *Mary Rose* (2 vols) ou Santo António de Tanná.

tocar aspectos que são importantes para compreendermos a noção de fortificação desta costa³¹.

Como vimos, a linha militarizada vinha a ser pensada desde o reinado de D. João II, com o contributo de D. João I, num sistema combinado entre as Torres de defesa ³² e as baterias móveis, de que é exemplo a nau *S. João Baptista*, também designada *botafogo* (Rodrigues Pereira, 2003).

A rotina estabelecida da carreira da Índia gerou a necessidade de aumentar a defesa da costa assente em Armadas patrulha entre os Açores e Portugal (Murteira, 2008: 227), sobretudo devido à pirataria e ao corso. Por exemplo, a *Armada da Costa* ou, designada no período Filipino, por Armada de Portugal, encontrava-se fundeada no Tejo e próxima da Baía de Cascais, na zona de São João do Estoril³³ (Salgado, 2011: 60-69).

³¹ Sobre a noção de poder naval ver Francisco Contentes Domingues, O poder naval Português: um conceito em discussão. Ou José Virgílio Amaro Pissarra, A Armada da Índia. Cômputo, Tipologia e Funcionalidade das Armadas de Guerra Portuguesas do Oriente (1501-1510), tese de mestrado, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2001, pp. 20-21: *“Trata-se de uma capacidade militar naval capaz de projectar nas águas estrategicamente relevantes a força necessária para o alcance dos objectivos estratégicos indispensáveis à consecução do objectivo central estabelecido pelo poder político. O poder naval é assim um meio e nunca um fim. O poder naval permite o domínio das águas, das bases e comunicações em detrimento das forças inimigas com o objectivo de influenciar as relações de poder em terra. Expressa-se na capacidade de garantir o domínio do mar e na consequente liberdade de atacar onde, quando e em que força se desejar. Pesem embora as variantes do seu emprego, o poder naval é um instrumento válido perante todos os níveis de hostilidade, incluindo o nível zero”*.

³² A Torre Velha da Caparica, o forte de S. Vicente de Belém que com uma nau fundeada a meio do rio e a Torre de Cascais completavam o sistema de fogos.

³³ *Igualmente para armar a Armada de Portugal desse mesmo ano, composta por outros nove navios redondos e 2 caravelas mexeriqueiras, também foi solicitado ao monarca que os navios fossem armados com peças da Coroa de Castela que se encontravam na praia de São João e que não estavam a ser utilizadas. A praia mencionada é, muito provavelmente, a de S. João do Estoril (AHU CU Reino, Cx. 2, pasta 45). Mais tarde, e já no Verão de 1598, ocorre um facto inédito, quando pela primeira a Armada da Índia não conseguiu zarpar de Lisboa, por o porto se encontrar bloqueado por corsários ingleses, comandados pelo conde de Cumberland. As quatro naus que tinham sido aprontadas para a Índia e um galeão para Malaca ainda fundearam na foz em frente a Santa Catarina, onde aguardaram até Maio, altura em que acabaram por regressar ao interior do porto de Lisboa (Salgado: 1991, p.139; Salgado 2011, 60).*



Figura 11 Em cima, Pormenor do Fresco do Viso del Marques que regista o conjunto de fortificações que protegiam a entrada de Lisboa (Foto Augusto Salgado). Em baixo entrada em Lisboa da esquadra do Marquês de Santa Cruz (Foto Rodrigues Pereira).

Com o período da Restauração, e mesmo com a construção de novos fortes, esta força militarizada manteve-se operativa no Tejo até ao fim da pirataria berbere (1830) e até ao fim das guerras liberais (1834) (Silva, 2009: 31-52).

O patrulhamento da costa de Cascais passa então por questões de ordem alfandegária, com a circulação de navios destinados à supervisão económica da entrada e saída de Lisboa, e actividades piscatórias³⁴ (Rodrigues Perreira, 2003).

A alteração da paisagem foi manifestada não apenas na construção de edifícios com características de fortificação, mas também no acompanhamento das estruturas militares navais, durante a época moderna e contemporânea, sob a forma de fornecimento e de estradas locais de desembarque.

A natureza imponente das fortificações torna-se um daguerreótipo evocativo de poder, e um elemento da paisagem com significado de autoridade e de controlo, mas também sinalizam mudanças na percepção e estratégia de poder para com as paisagens e a sociedade que suportam.

A alteração do pensamento tático, nos alvares do século XX, permitiu que algumas destas fortificações mantivessem a função de bateria de defesa de costa.

Porém, deixaram de ser os únicos significados de autoridade e poder na linha de Cascais, sendo substituídos por grandes casas de veraneio influenciadas pela monarquia. Esta demonstração de soberania e de propriedade na baía é confirmada pelo afundamento do *clipper Thermopylae*, em Outubro de 1907. Com efeito, este acto constituiu uma acção puramente simbólica de um exercício naval perante um país economicamente atrofiado, mas com um pensamento estratégico na defesa dos seus portos marítimos (Freire, Salgado e Fialho, 2009:89).

³⁴ Canonheira Guadiana ou o Vapor Lidador.

5.3 Os Faróis do Fim do Mundo³⁵

Os gestos humanos de afeiçoamento da costa e de construção especializada, que continuaremos a discutir, terão completado o que a natureza tinha já amplamente proporcionado. A mãe natureza foi pródiga na beleza do recorte da costa de Cascais. Interpretando e viajando pelas palavras de Damião de Góis, a partir da Roca dominam os imponentes contrafortes de Sintra, deslizamos para às penedias, abruptas, escarpadas, quase inacessíveis antes das entradas do Abano e do Guincho. Somos transportados por força do vento e arribamos para lá do Cabo Raso e, antes de *enfiarmos com o pelo sinal*, observamos (...) *a pequena distância, no extremo da abertura do estuário de Lisboa, vê-se sobre os cachopos uma ermida dedicada à virgem Mãe, chamada Nossa Senhora da Guia: ali acendem à noite uns fachos para indicar o trajecto aos navegantes nocturnos, evitando assim que estes, não conhecendo bem aqueles sítios, se vejam arrastados a arremessar as naus contra os baixios e rochedos vizinhos (...)*³⁶.

A sentinela da Guia orientava, na noite e na escuridão do dia, o caminho aos que demandavam protecção na Baía de Cascais: mercadores, mareantes e pescadores que pretendiam rumar a Lisboa. Sinal de um tempo que remonta quase aos Túrdulos e que, seguramente, terá no *espigão de ribalonga* e no cabo da Roca a antiguidade do aluimento na região de Cascais.

Essa antiguidade foi descrita por Estrabão, e coloca dois faróis de época romana, um no Outão e outro no Cabo da Roca, seguindo a tipologia de construção em pontos geográficos de interesse (Mantas, 2004). O Espigão das Ruivas ou Espigão de Ribalonga teria tido uma função semelhante. Neste caso em concreto a estrutura circular existente no topo do acidente geográfico, com a presença de combustão e materiais datáveis das Idades do Ferro, Romana e Moderna, e por se situar junto da

³⁵ O Farol do Fim do Mundo é um romance póstumo de Júlio Verne (1905) que um nos oferece “*um trágico relato, este drama ocorrido em 1860, após a erecção de um primeiro farol na ilha dos Estado, onde, na época, tantos navios se despedaçavam, nessa região desabitada, “no fim do mundo” e onde se chocavam as águas de dois oceanos, Atlântico e Pacífico*”(Verne, Julio 2005 O Farol do Fim do Mundo, Notícias editorial, p. 8) . Usamos como alegoria da junção do Tejo com o Atlântico.

³⁶ Damião de Góis, *Descrição da Cidade de Lisboa*, tradução do texto latino, introdução e notas de José da Felicidade Alves, Lisboa, 1988, pp. 43-44.

enseada do Porto Touro, única que permite albergar os navios em apuro (Encarnação e Cardoso, 1993: 150).

Apesar do Farol da Guia existir desde 1523, foi mediante alvará do Marquês de Pombal em 1758, que se determinou a construção de seis faróis para fazer face ao “grande perigo” que existia para os navios por inexistência de “(...) *marca e de guia, para se desviarem oportunamente de fazerem naufrágio(...)*” (Boiça, 2008: página(s)).

Este disposto régio foi estabelecido três anos depois do terramoto de 1755 destinando-se a repor uma realidade que tinha sido comprometida com o desastre natural. Com efeito, a sua parcial destruição do farol da Guia em 1755, assim como de outras marcas na costa necessárias à navegação, terá ditado o desencadear do processo de construção ao longo da costa que corresponderá ao segundo período do alumiar do litoral português (1755-1834) (Boiça, 2008: 74-97).

No entanto, apesar deste processo, no conceito moderno do termo, ter principiado, pela construção do Farol da Guia no século XVI não nos foi possível encontrar nenhuma informação para perceber a *décalage* de tempo, entre a primeira construção e a segunda, a de São Julião da Barra (1761).

Naturalmente que a construção destes edifícios teve a ver com o tipo e intensidade de navegação que era feita ao longo deste troço da costa. Nenhum dos estudos consultados refere a necessidade de viajar de noite, considerada possível desde a antiguidade mas pouco segura. Por outro lado, as marcas de costa deveriam ser suficientes para navegação diurna. Pensamos que isso será mais evidente na zona ocidental do concelho pela quantidade de topónimos alusivos a navegação, tal como veremos mais adiante.

Por isso, a construção de faróis estruturados foi executada na medida em que as formas existentes respondiam à necessidade do tipo de navios que franqueavam a costa. O século XIX foi por isso marcado por profundas alterações na navegação, com a construção, por exemplo, de grandes veleiros, como os *clippers*, que atingiram a forma mais avançada que um navio à vela podia atingir – mais tamanho e maior velocidade. A partir de 1850 os navios a vapor trouxeram algo que até então era impossível. A possibilidade de construir em ferro, e logo na última metade do século XIX em aço,

quebrou barreiras relacionadas com a velocidade a capacidade de deslocação por via marítima. De facto, a nova ordem mundial no que diz respeito à construção ganhou uma especialidade e especificidade com mudanças registadas a cada década. Os conceitos tornaram os navios maiores com uma nova capacidade de propulsão e orientação no mar (Blot, 2009: 121-129).

No caso de Cascais, a navegação junto a costa tornou-se cada vez mais perigosa para estes navios. As grandes variações orográficas e as intercorrências marítimas, expressas na cartografia e na toponímia não aconselhavam, pois, como se veio a confirmar pelos factos históricos e o encalhe passou ser a maior causa de naufrágios.

A construção dos faróis no século XIX, a maioria em vetustos locais, veio por isso responder a esta necessidade de afastar os navios que não conheciam a costa, dos perigos de muitos dos pontos em que, pela condição topográfica, também eram utilizados pelos pescadores.

Tal como as fortificações³⁷, os faróis serviam da sua posição natural como estratégia de controlo da actividade marítima e da navegação. Só assim se explica, em boa parte, a construção de faróis em determinados fortes, como o de Santa Marta (1868), o de São Julião da Barra (1761) e o do Cabo da Roca (1772), que indicavam não só uma zona perigosa da costa, como antecediavam os pequenos portos ou abrigos de enseada onde os navios se podiam refugiar.

Com efeito, o farol de Santa Marta assinalava a proximidade do porto de Cascais, mas era também contornado por vários pesqueiros como a *Pombeira*, a *Corda*, a *Insua*, o *Saco de Trigo*, entre outros. São Julião da Barra marcava juntamente com o Bugio os canais de acesso a Lisboa mas também, o pequeno porto de Paço de Arcos a Este (concelho de Oeiras), como os pesqueiros de Rana a Oeste (concelho de Cascais).

O Farol do Cabo da Roca marca um conjunto de enseadas, entre elas o pequeno porto piscatório de Porto Touro, e micro-espacos de pesca e de navegação adversa, como voltaremos a ver.

³⁷ Na Cartografia de William Chapman (1806), surge referência de forte do Facho, entre a Guia e Santa Marta. Provavelmente terá ligado a uma utilização temporária antes da definitiva de Santa Marta.



Farol do Raso



Farol de São Julião da Barra



Farol de Santa Marta



Farol da Guia

Figura 12: Pormenores do alumiamento da costa

O farol do Cabo Raso, apesar de ter construção mais (1896), marca a conhecida *costa de arribar*, e é o extremo mais Oeste da maior concentração de viveiros e pesqueiros de Cascais até ao limite, marcado primeiro pelo Farol da Guia, e depois pelo de Santa Marta.

Analisando a importância dos faróis na distribuição dos naufrágios na costa de Cascais é possível afirmar que a zona da Guia é a que menos referências possui. Registámos seis naufrágios, cinco dos quais ocorridos no século XIX, retratando a eficácia e a antiguidade da baliza náutica.

Decompondo os restantes casos com os dados que dispomos, Carcavelos apresenta o pico de naufrágios no século XVIII, com cerca de trinta e cinco acontecimentos, altura em que é construído o farol; com a construção do farol de Santa Marta, em 1868, verifica-se um decréscimo de naufrágios na zona de Cascais de

dezanove para oito. O Cabo Raso vai no mesmo sentido, diminuindo o número de sinistros, após a construção do farol, em 1894.

Em suma, dentro da paisagem cultural marítima os faróis constituem marcos importantes, balizas náuticas fortemente impressas no nosso imaginário. São símbolos míticos que deram cor as *Voyages Extraordinaire* (Verne, 2005:5) de autores como Júlio Verne, que se deixaram levar pela conquista e alumramento dos mares e das várias histórias seculares, humanas, singulares de um ofício e de uma memória construída, de cariz universal.

5.4. Os Lugares comuns: Paisagem Cartográfica e Cognitiva.

Os fortes e faróis eram ainda utilizados como marcas de terra ou enfiamentos para auxiliar a navegação da saída e entrada da barra. Estas *conhecenças* estão bem documentadas em representações cartográficas a partir dos inícios do século XVII. O mapa produzido pelo engenheiro e arquitecto italiano, Leonardo Turriano, para a formação dos pilotos da Barra (1622), é o exemplo mais antigo que conseguimos analisar no âmbito do presente trabalho.

A importância da cartografia, analisada em SIG, ofereceu-nos um vasto campo de análise, sobretudo nas questões relacionadas com a navegação e as marcas de auxílio em terra. Esta interpretação baseia-se principalmente na condição de *longue durée* destas práticas. Continuaremos, assim, a análise desta região na perspectiva de *zona de transporte* observada nesta perspectiva e dos *pontos de navegação* (*Transit Points*), que a identificam como um *centro de cultura marítima* (Westerdahl, 2006: 339-341). Na perspectiva de diacronia histórica, *la longue durée* de Braudel, perpetua zonas em que “estruturas” marítimas têm uma longa continuidade de utilização (Braudel, 1983). Para Rönnby (Rönnby, 2007: 65), a *longue durée* não é mais do que a história quase imutável dessas estruturas, nos aspectos da mentalidade, da tecnologia e da paisagem.

A cartografia seleccionada procurou abranger todos períodos a partir do século XVI até aos dias de hoje. Os planos e os mapas hidrográficos possuem um ponto em comum. Todos utilizaram como rumos de navegação o farol da Guia, Santa Marta, a fortaleza de São Julião da Barra e o forte de São Lourenço do Bugio na orientação da entrada e saída na Barra do Tejo.

Estas representações científicas também serviram de compêndio do empirismo e pragmatismo dos marinheiros, pescadores e empresários que utilizavam e dividiam o mar em pequenos territórios, veiculados pela toponímia costeira. Efectivamente, ao contrário da impressão de indiferenciação que pode ter um leigo quando lança o olhar sobre o mar, os *navicularii* de Cascais construíram uma sofisticada territorialidade marítima que os permite diferenciar entre regiões mais perigosas e mais seguras, criando assim lugares socialmente significativos aos quais atribuem diferentes valores.

Por exemplo, na análise da tradição e indústria da pesca em Cascais os investigadores Henrique Souto (geógrafo) e Luís Sousa Martins (antropólogo) referiram-se à territorialidade como um mecanismo através do qual certos direitos exclusivos de uso de determinados lugares no mar são estabelecidos e mantidos historicamente. Este processo é arqueologicamente observável na visibilidade da cultura material, principalmente na arte das pescas de artefactos como as âncoras, e na invisibilidade das percepções cognitivas que os pescadores têm da paisagem, nomeadamente com a representação tridimensional e mental do mar e das suas riquezas que aparecem reproduzidos em “cartografia” etnográfica (Souto e Martins 2009: 10-11).

Na análise combinada dos mapas dos pesqueiros e da cartografia produzida nas épocas em apreço verificamos a sobrevivência de alguns topónimos costeiros. Observando de mais perto verificamos que alguns destes nomes têm uma ligação com topónimos do interior do Concelho. Estão, neste caso, nomes como *Pedra Amarela*, *Almoinhas Velhas*, *Azóia*, *Peninha*, lugares destacados na geografia do território que reencontram correspondência onomástica na micro-toponímia costeira. Interpretamos

esta ligação como marcas de enfiamentos tradicionais, para apoio à navegação, para a pesca ou mesmo para a pirataria.

Esta leitura cruza com uma segunda observação obtida a partir do mapa de 1926, que ilustra os enfiamentos de aproximação à baía de Cascais e à zona do Estoril, permitindo-nos perceber de que forma os navios aterravam neste fundeadouro.

Para a baía de Cascais, os rumos *Praia da Ribeira – Peninha* ou *Praia da Ribeira – Casa Luís Figueira*, remetem-nos não só para a questão da navegação, mas também para as zonas de fundeadouro. A questão do aterrar na baía de Cascais é invocada em mapas anteriores, nomeadamente na cartografia do século XVII de António Carneiro, de Joahannes Keulen e de William Burges (Anexo I).

A análise dos fundeadouros, essenciais à navegação, remete-nos para uma costa, como já referimos muito dinâmica, e para uma problematização que evoca as evidências silenciosas (Taleb, 2009: 149) de Cascais, o que demos conta durante a intervenção no arqueosítio *Thermopylae/Pedro Nunes*³⁸.

Um simples olhar para a batimetria do estuário do Tejo junto aos destroços do *Thermopylae*, revela o particularismo do local, que forma uma *lomba* a montante, a partir da fossa paleo-fluvial que nasce a sudoeste de São Julião da Barra, em direcção à Trafaria. Os vestígios deste *clipper* construído na cidade inglesa de Aberdeen, em 1868, e que naufragou em 1907 na baía de Cascais, surgem desta maneira na «vertente» ocidental da referida lomba. A dinâmica de longo prazo do sítio arqueológico integra-se assim numa paisagem submarina marcada pelo contexto fluvial que lhe faz fronteira. A assinatura batimétrica e os respectivos perigos desta zona estuarina já estão patentes em documentos antigos como a *Zee caerte van Portugal* tirada de Lucas Janzoon Waghenar³⁹.

³⁸ Efectivamente, do ponto de vista histórico, o fundeadouro de Cascais possui uma referência espacial desde o início da modernidade. Acreditamos, porque os restos terrestres assim o demonstram, que essa antiguidade remonta ao período romano (Carvalho; Freire, 2009 856) com a existência de uma *statio*.

³⁹ *Spieghel der Zeevaerdt*. Leiden. 1583

O fundeadouro de Cascais é, por isso, limitado geograficamente a sul, na linha de destroços do *Thermopylae*, e a Oeste, em São João do Estoril. Esta realidade histórica tem hoje continuidade situando-se a zona de aterragem para os navios de grande porte na zona de afundamento do *clipper*, e efectuando-se a ancoragem para navios de paragem na baía (Figura 13 e Anexo I).

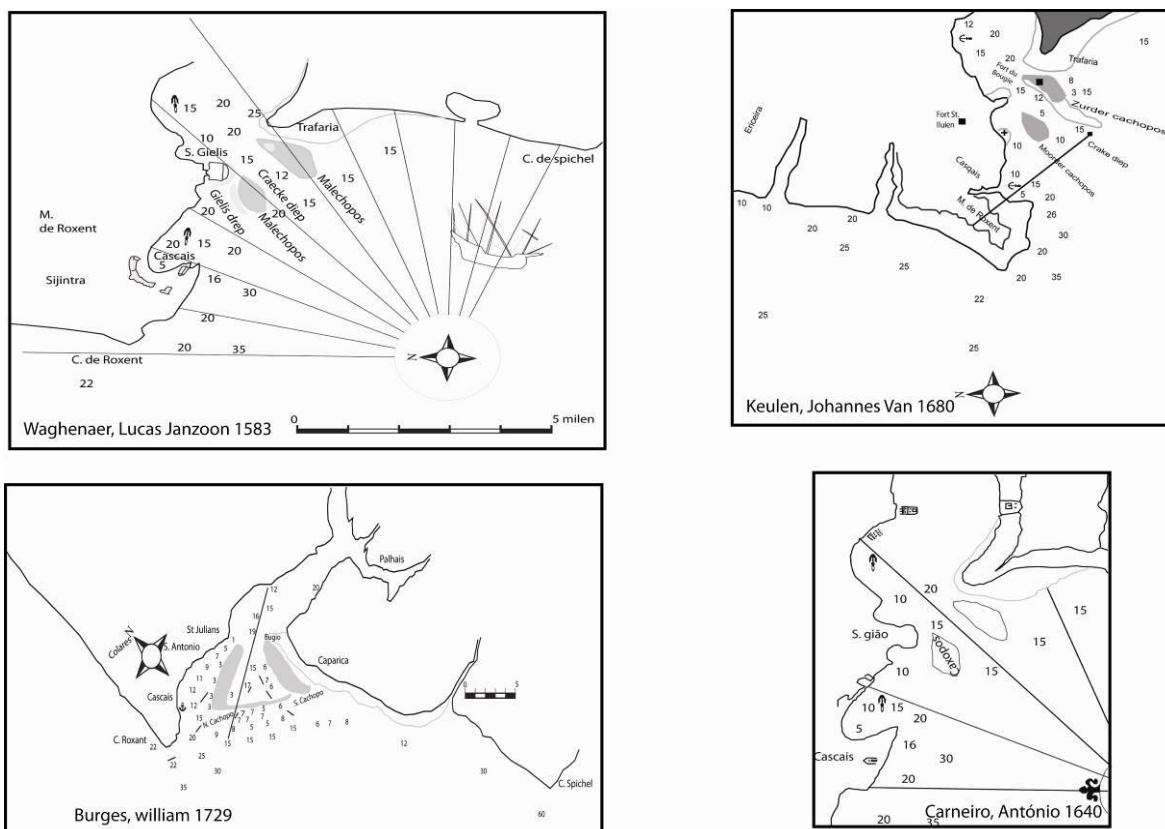


Figura 13: Indicação do porto de Cascais nos mapas de Waghenauer, Keulen, Carneiro e Burges.

5.4.1 Paisagem cognitiva

O termo paisagem cognitiva refere-se à ordenação do espaço social ou humano. Aqui iremos tratar aquilo que vamos chamar de "mapa mental" dos homens do mar. Trataremos de traduzir o pensamento numa linguagem gráfica que permita experimentar e compreender o *Homem na paisagem, paisagem no homem*⁴⁰. A ilustração humana é, no caso de Cascais, reproduzida pela etimologia de palavras que representa uma realidade que, à primeira vista, está codificada. A análise da onomástica ou da toponímia costeira oferecem-nos essa transparência mental. A estes gestos naturais, que o homem segue neste espaço, relacionam-se os ritos continuados de protecção e de fomento. Por isso, as marcas de ritualização da costa não se resumem à liturgia das oferendas ou das evocações, mas expandem-se pela imortalização pétrea que marca a linha de costa de Cascais. Esses elementos, que determinam este processo, são adequadamente chamados de cognitivos⁴¹.

A interpretação da paisagem cognitiva do litoral do Cascais surge como um território identitário muito específico, não só porque reflecte a diacronia náutica, como atribui à dimensão abstracta dos nomes um contexto e histórias de pessoas (Freire et al, 2009; 240-241).

O mapeamento e a impressão dos aspectos funcionais do ambiente na mente humana foram algo com que Claude Lévi-Strauss se deparou no estudo antropológico, realizado no Brasil, nos anos de 1960. Recordou-nos, nos *tristes trópicos*, a facilidade mental com que o Índio reproduzia no chão fértil da Amazónia, o mapa da localização dos locais importantes daquela tribo. O âmagô da micro-toponímia histórica e popular lapida esta impressão que comungamos com análise e interpretação da cartografia citada, sobretudo a que foi reproduzida no *Plano Hydrographico desde o Cabo da Roca até Cezimbra* (1882), no *Plano hidrográfico da Baía de Cascais* (1926) e por José Santos

⁴⁰ The term *cognitive landscape* denotes the mapping and imprinting of the functional aspects of the surroundings in the human mind. *Man in landscape. landscape in man* (Lofgren, 1981).

⁴¹ *Cognition to me is how you experience and understand the landscape, how you may translate it into your own thinking about various other matters: Man in landscape, landscape in man. Those elements which determine these processes would fittingly be called cognitive elements* (comentário pessoal de Westerdahl).

Fernandes (2010), sobrepondo com a que foi publicada pelo *AquaSIG* que tem servido de base ao SIG da Câmara Municipal de Cascais .

A experiência e o saber acumulado destes testemunhos permitiu-nos interpretar este espaço nas vertentes económica, náutica e natural⁴². Navegando pelas camadas singulares desta realidade conseguimos ver que os elementos económicos se distribuem pelo tipo de pesca e espécies capturadas; os elementos náuticos por naufrágios, materialidades, navegação e orientação; os elementos naturais pelas características do meio envolvente, conjecturais ou contextuais, dos restantes elementos.

A pesca de moluscos e de peixes no sublitoral está registada nos topónimos *Ponta da Moura, Roxo Negro, Queixo Ruivo, Mexilhoeiro, Serrão, boca d'Asno, Ponta do Sargo*. O topónimo *carreira das Escamas, Corda, Carreira dos Polvos, Ponta da Seda* (...)aponta para locais de pesqueiros, com ou sem arrasto.

A recordação dos naufrágios também está presente: Queijo⁴³, Moedas' Ponta do Cascavel⁴⁴, Ponta das Bacias⁴⁵, Praia da Galé⁴⁶, Ponta Gata⁴⁷, Margarida⁴⁸, Ponta do

⁴² “se fores falar com pescadores «modernos» verás que eles têm uma representação 3D na mente das baixas rochosas onde vão “chatear” o peixe sem nunca terem **visto** nada com os olhos. Os mais espertos lançam as redes e outros aparelhos em função destas paisagens mentais que não passam de «representações operacionais» que vão nutrir os “caixotes assassinos” da lota em função da sua maior ou menor adequação com o mundo real, o **habitat** do “desgraçado” do peixe neste caso” (comentário pessoal de Jean Yves-Blot) .

⁴³ Cubo da hélice

⁴⁴ Duas definições: Peça de artilharia ou equipamento de elevação

⁴⁵ Paulo Rodrigues da Costa emprega o termo “bacio” para descrever o gesto dos ingleses e holandeses no resgate de mantimentos efectuavam na baía de Santiago, actual Stº Agostinho em Madagascar.

⁴⁶ Embarcação de borda com propulsão mista.

⁴⁷ Âncora de Pesca de um só braço. Podemos também supor o mastro da ré de uma galera visto que se encontra junto do topónimo *Praia da Galé*.

⁴⁸ Naufrágio *Brigue Margarida*, Novembro de 1868. Silva e Cardoso, ob.cit., p. 82.

Navio' Ponta do Melissa⁴⁹, Nau de Pratas' Espinhaço do Cão' Enseada da Maceira⁵⁰, Saco do Trigo⁵¹ e Pedra da Nau.

⁴⁹ Naufrágio do Vapor Holandês *Melissa*, Novembro de 1939. Silva e Cardoso, ob.cit., p. 152.

⁵⁰ Pequena Embarcação de fundo chato utilizado pelos pescadores. Para além dos achados arqueológicos das épocas, proto-histórica (âncora em pedra), romana (cepos em Chumbo), Moderna (canhões em Ferro), contemporânea (navios em ferro), também temos referencia a naufrágios de embarcações da faina. Silva e Cardoso, ob.cit., p. 95.

⁵¹ Também conhecido como o *Canto da Nau*. Souto e Martins, ob.cit.p. 118

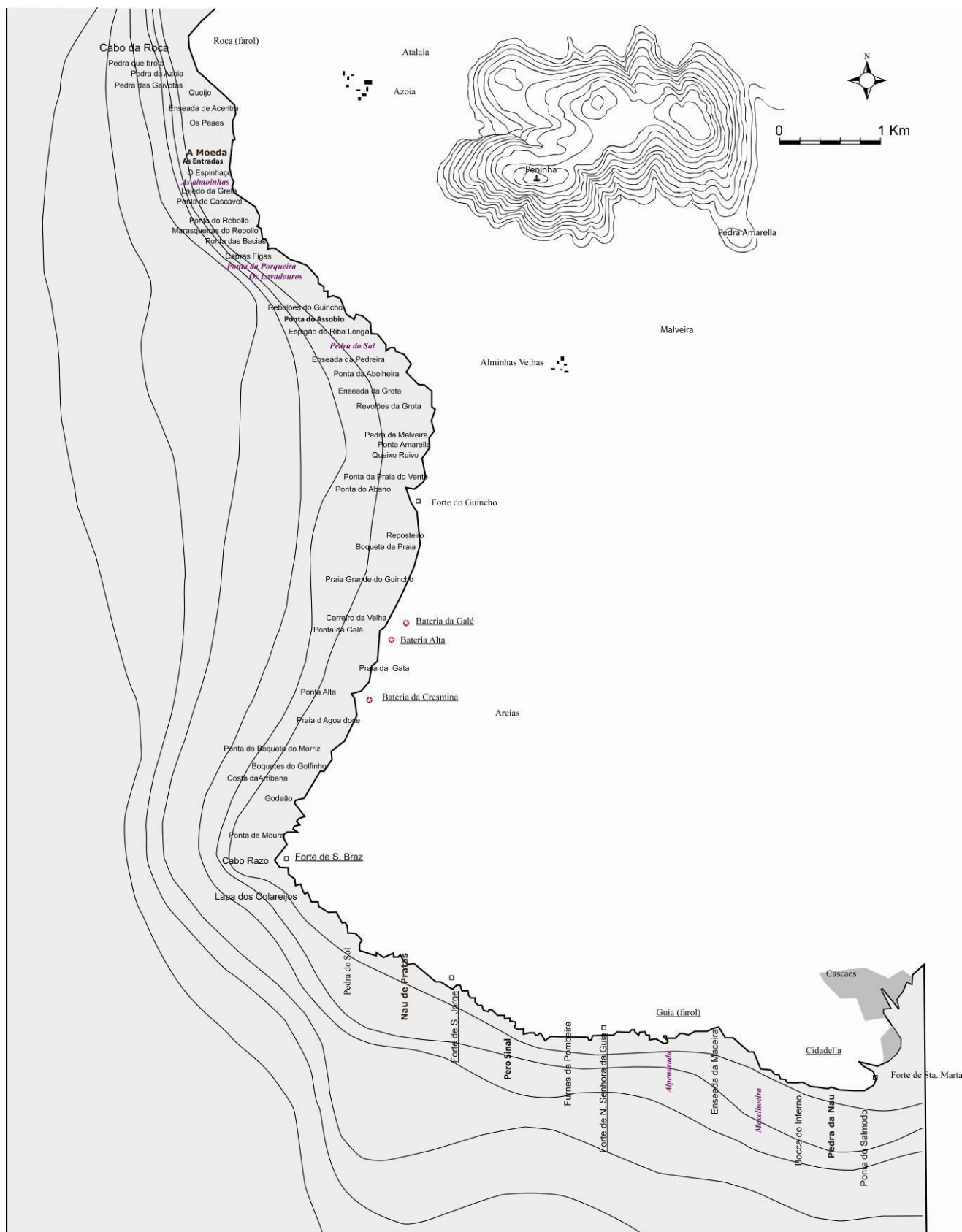


Figura 14: Distribuição dos topónimos costeiros

A forma de navegação é cadenciada por marcas que regulam a aproximação ou a paragem ao longo da costa. De facto, os enfiamentos registados na cartografia são complementados pela codificação de outros. Nomes como Pedra Amarella, Azoía, Almoinhas, Pedra da Malveira e Ponta do Colareijo perdem-se no cômputo onomástico, mas assegura a ligação entre o mar e a terra⁵².

Os sinais deste ritmo são ainda visitáveis pelos geónimos: Enseada da Assentiz⁵³, As Entradas, Ponta do Assobio, Espigão da Ribalonga, Pedra dos Bicos, Costa da Arribada, Ponta dos passantes, Tanoeira e Pero Sinal.

A natureza, o recorte e os efeitos do tempo, estão também cinzelados na mente humana, seguindo o étimo geomorfológico⁵⁴: o Espinhaço' Lajedo das Gretas' As Entradas' Ponta do Rebollo' Marasqueiras do Rebollo, Rebolões do Guincho' Pedra do Sal' Enseada da Pedreira' Rebolões da Grotta' Ponta da Praia do Abano' Ponta do Abano' Ponta Alta' Praia D'agoa Doce' Ponta do Boquete do Morriz' Boquetes do Golfinho' Pedra do Sol' Balcão' Pedra do Salto' Laje do Ramil' Alpendarada' Curva da ínsua' ponta da Insua' Boca do Inferno' Cae água' Pedra do Sal' Praia d'agua doce, Sainhas' Ponta de Rana' Praia das Sainhas⁵⁵ e Ponta da Laje.

No entender de Westerdahl, a percepção tridimensional da paisagem cognitiva advém da nossa capacidade de integração psíquica no meio ambiente, convertendo os dados numa captação dos sentidos humanos, sem perdemos a nossa integridade cultural. Como vimos, Tuddenham (2010;2012) introduz no conceito, a noção sociológica de rede (*actor network teory*), advogando a “*maritimity*” humana e não

⁵² Pedra Amarella com o Monte Pedra Amarela , Pedra da Azoía com Azóia, Almoinhas com Almoinhas velhas, Pedra da Malveira com Malveira, Ponta do Colareijo com Colares.

⁵³ Nas Obra poéticas de Estevão Rodrigues de Castro (1560-1638) *promontoria lunae: O Cabo da Roca, o ponto mais ocidental do continente europeu. É Cláudio Ptolemeu quem pela primeira vez consignou a denominação* (*Geographicae lib. II, ca. 5., n.3*) AS coordenadas geográficas que ele dá no seu célebre tratado melhor se ajustariam, na opinião de alguns, ao Cabo Carvoeiro, no extremo da península de Peniche; è certo, porém, que a tradição posterior identificou o *promontorium lunae* como o *Promontorium Magnum* de Pompónio Mela (*de Chorographia lib. III, cap. I, n. 7*), isto é, com o cabo sobranceiro ao mar com que termina a serra de Sintra, entre a Ponta do Cavalo (Norte) e a enseada de Assentiz (ao sul). (Manupella, 1967:510)

⁵⁴ Para o significado dos nomes incluímos nesta dissertação uma proposta de glossário.

⁵⁵ Actual praia de Carcavelos.

humana desta realidade, conceptualizando o processo em que intervimos e interpretamos a paisagem cultural marítima de uma região.

A semântica reconstrutiva que propomos parte da crença que todos os elementos linguísticos têm ligação, directa ou indirecta, ao meio marítimo. A linha da costa possui cento e oito micro-topónimos, distribuídos pelos elementos que acima apresentámos. Desta “base de dados” abstraímos uma linha mental que orienta e quebra a navegação, ao longo do litoral de Cascais.

Navegámos à vista da costa, a partir do Cabo da Roca, cujo conjunto é popularmente designado por enseadas da Roca, para iniciarmos esta interpretação com dois enfiamentos para terra, *Pedra da Azoia* (com *Azoia*) e *Almoinhas* (com *Almoinhas Velhas*). Entre estas duas, surgem os vestígios humanos *O Queijo* e a *Moeda*, localizados num local onde se pescam espécies, *Pedra das Gavoitas*, que alimentam a estas aves e que situa numa abertura, *As Entradas*, onde é possível fundear.

Continuamos para lá da linha das *Almoinhas*, observamos novamente um indício de restos humanos, a *Ponta do Cascavel*, junto de uma abertura na encosta, o *Lajedo da Greta*, antes de uma zona de difícil navegação, na turbulência gerada pelo *Ponta do Rebollo* e pela *Marasqueira do Rebollo*.

Entre a *Ponta do Rebollo* e a marca *Ponta da Porqueira*, topónimo interessante, pois, refere-se a uma orca ou dólmén, surge novo indício dos vestígios antrópicos, na *Ponta das Bacias*, numa área onde vive o peixe *Cabra Figas*.

Os lavadouros é o nome de um pesqueiro, antes de uma zona de intensa turbulência marítima, *Os reboleões do Guincho*. Esta, antecede uma faixa de manobra de navegação, a *Ponta do Assobio* e o *Espigão da RibaLonga*, usada para desviar a rota ou para entrar no pequeno Porto piscatório actualmente designado por *Porto Touro* (Encarnação *et al.*, 2005: 18). Junto deste, o *Espigão das Ruivas* (Cardoso, 1991: 31) que julgamos ter correspondência com a *Ponta do Assobio*, conserva vestígios de ocupação pré-histórica, romana e moderna, com uma estrutura circular de combustão

que, segundo Guilherme Cardoso e José d' Encarnação, seria, provavelmente, um facho (Encarnação e Cardoso, 1993: 150):

As geologia e o recorte acidentado estão também marcados pelos topónimos *Pedra do Sal*, *Enseada da Pedreira*⁵⁶, *Ponta da Abolheira* e *Enseada da Grotta*. Sinal da dinâmica marítima está a os *Rebolões da Grotta* que anuncia dois rumos evidentes *Ponta Amarella* (com *Pedra Amarella*) e *Pedra da Malveira* (com *Malveira*).

No meio da *Ponta Amarella* e das características atmosféricas ilustradas com os nomes *Praia do Vento* e *Ponta do Abano*, surge a alusão à espécie piscatória de *Queixo Ruivo*.

O Reposteiro e a Carreira Velha indicam-nos locais de pesqueiro numa zona marcada por uma geologia mista entre planície de areias, *Praia Grande do Guincho*, e zonas rochosas, *Ponta Alta*; pequena foz, *Praia d' água Doce*, e águas agitadas, *Ponta do Boquetes de Morriz* ou *Trancão* e *Boquetes de Golfinho*. Também estão referenciados indícios de restos náuticos, *Ponta da Galé*, ou de objectos, *Praia da Gata*⁵⁷, numa zona em que temos várias referências a avistamentos de canhões e outros artefactos⁵⁸.

A faixa que corresponde à Costa da *Arribada* e à *Pedra dos Bicos* é também interpretada como uma zona de manobra de navegação. Em linguagem de marinha, *bico*, pode significar proa de navio ou componente de farol, enquanto que a *Arribada* é “guinar para sotavento, ficando, assim, a receber o vento mais largo”(Leitão e Lopes, 1990: 61). Esta zona, em que se pesca *Godeão* e *Moura*⁵⁹, está na transposição do Cabo Raso onde se regista o maior número de pesqueiros, naturais ou relativos a naufrágios. Efectivamente, na costa da Arribada estão registados vários naufrágios, destacando-se entre eles o navio Florentino *Grande Princesa da Toscânia* ou, mais recentemente, o *Margarida*. Os pesqueiros mais a sul, também registam naufrágios como o *Açor* e o *Melissa*, que conferem a esta zona de costa um campo fértil de

⁵⁶ Ver o trabalho da Catarina Coelho

⁵⁷ Uma ressalva nesta interpretação, nos Açores Gata é uma espécie de tubarão. Mantemos a referência ao vestígio humano tendo em consideração os achados arqueológicos da zona.

⁵⁸ DGPC, João Pedro Cardoso, ver o relatório Procasc 2009.

⁵⁹ Vila romana de extracção de salga

habitats para algumas espécies, numa orografia centrada em pequenos canais e passagens com pouca largura, como o *Caneiro dos Espanhóis*, o *Carreiro dos Polvos* e a *Carreira das Escamas*, amplamente frequentados pelas embarcações de pesca.

Por entre esta onomástica piscatória, descortinámos a linguagem dos pilotos, *Ponta dos Passantes* e *Pero Sinal*. A primeira, indica ao piloto que está fora da influência da Barra, na viagem de ida, e *Pero Sinal* surge como pedido para intervenção do piloto da Barra. De facto, segundo o *Roteiro da Nauegação da Careira [sic] da India feito por Aleixo da Mota (...)*⁶⁰ era aconselhado, após sinalização, a utilização deste para navegar a partir da Nossa Senhora da Guia: (...) *tanto quando entram da Roqua p^a dentro aconçello a todo o piloto que não passe de nossa snora da gia sem piloto da barra e proximo de cascais faça desparar muitas pessas de artelharia para que ajuda seja enviado(...)*.⁶¹ Zona, aliás, que possui dois topónimos relativos a um naufrágio, *Espinhaço do Cão*, e a um tipo de navio, *Enseada da Maceira*. A Guia é uma faixa do litoral alvo de pesca e da continuada implantação de pesqueiros até a zona de Santa Marta. O *Mexilhoeiro*, a *Pombeira*, o *Salmodo* e a *Corda*, atestam essa realidade, bem como os topónimos *Torrelhão* ou *Pedra Amarella*, que registam os enfiamentos de terra.

A partir da baía de Cascais, a micro-toponímia diminui, lendo-se nas margens o tipo de peixe existente, a *Boca d'Asno* e o *Focinho de Sargo*, e a geologia costeira como *Almagreiro*, *Pedra do Sal*, *Carreiro Longo*, *Sainhas*, *Ponta da Rana* e *Praia das Sainas*.

5.4.2 Comunidade marítima e tradições

Os aspectos da tradição popular estão fortemente marcados na região de Cascais, na religiosidade e nas lendas e, invariavelmente, projectam o que o homem

⁶⁰ *Roteiro da Nauegação da Careira [sic] da India feito por Aleixo da Mota pilloto della, segundo o que experim[en]ta em trinta e sinquo annos q[ue] ha q[ue] nauega pella dita careira [sic] p[ar]a a india aonde te[m] feito seis viage[ns] de pilloto*

⁶¹ Idem, folha 34.

pensou e pensa sobre a realidade marítima que está a vivenciar (Ilves, 2004: 164). Estes gestos ancestrais, reproduzidos pela participação em rituais e práticas simbólicas, representam a história das relações entre os homens, entre homens e a natureza e entre os homens e o divino. As hagiografias demonstram um código de existência, desde um mapa à experiência oral de como é o mundo. Sobre a tradição em Cascais, José d' Encarnação postula que *“carecemos de rituais, como o vaivém das marés e da ondulação cintilante, procissões são mar de gente, serena simbiose entre o cá e o Além”* (Encarnação e Dias, 2004: 19).

A popularização da costa, através da tradição, é no entender de alguns autores (Smith, 1990), fluída e sensível às necessidades locais. Em vários aspectos, a identidade colhida pela reprodução da memória é feita para as sociedades contemporâneas obterem uma ponte com o passado. Neste sentido, *as procissões são mar de gente*, evoca o material de memória, não apenas da experiência pessoal, mas do colectivo, o que, para Giddens (1981:39) esta experiência sustenta a reprodução de sistemas sociais⁶².

Quer sejam rituais, quer sejam populares, estas experiências incluem uma ligação íntima com o mito e com a lenda, juntamente com referências a paisagens reais(Dias, 2001:114-134).

Os fragmentos desse pensamento são adquiridos em inventários orais, como aquele que Francisco Alves realizou durante os trabalhos na presumível nau *Nossa Senhora dos Mártires*. A zona Este da Fortaleza de São Julião da Barra era apelidada de “fim do mundo”, tendo em consideração os vários naufrágios aí ocorridos durante séculos. Outra notícia oral refere que a tradição atribui as grandes dificuldades de

⁶² Sobre a noção de tradição: *Caracteriza-se, antes de mais, pela assimilação das diferentes dimensões ontológicas da realidade, a qual impede a distinção entre a realidade e a sua representação. Não há autonomia do discurso nem da imagem em relação às coisas que representam. Daí as proibições e os tabus que incidem sobre a designação e o fabrico de imagens de realidades interditas, como é o caso das divindades, do totem, de pessoas ou de objectos sagrados. Da observação destas analogias se constitui uma sabedoria que abraça a totalidade da experiência do mundo e se transmite através de gerações. É aos mais velhos que compete transmitir essa sabedoria, através de processos que assegurem a continuidade de uma cadeia ininterrupta e continua de transmissão. É inserção nesta cadeia de transmissão e a partilha dessa sabedoria transmitida através das gerações que mantém a identidade e a coesão tanto individual como colectiva, no seio da comunidade de pertença.*

navegação junto ao cabo da Roca como à *via da amargura*. Nesta mesma zona, é também conhecida a lenda *das Almoínhas velhas*, referente a pirataria terrestre feita com fachos pela população da serra para atrair os navios contra a costa rochosa. Uma outra utilização lendária da costa, sem função marítima, é a referência à existência de bandos de malfeitores na *Boca de Inferno*, que é uma zona de forte atracção turística pela formação geológica.

Apesar de carregadas de subjectividade, estas informações não deixam de ter um significado objectivo quando confrontadas com a apreensão do espaço histórico, ou como o modo como população se relaciona e nele se projecta.

Não deixa de ser sintomático a crença popular nas dificuldades vividas, em Julião Barra e à entrada da Barra, vistos como locais trágicos com perdas humanas, muitas das quais vivenciadas por pescadores. Este conhecimento histórico precede outro, que não deixa de ser um paradoxo, relacionado com o próprio mecanismo cíclico da hidrografia desta zona. Para nós, *o Fim do Mundo*, deve ser observado para além do fatídico e deve ser visto como uma alegoria da última obra de Julio Verne. Este *fim* corresponde ao encontro das águas do mar e do rio que guarda as riquezas que vinham nos navios do infortúnio.

As riquezas do passado são hoje bens materiais cujo valor é intrínseco à definição de património cultural. Não deixa de ser sociologicamente interessante o adular dessa noção por determinados grupos, que ao recolher objectos do contexto arqueológico lhes atribuem outros significados. Estes são vistos como símbolo da posse de uma relíquia do passado ou como um veículo de usufruto pecuniário. Se, por um lado, existe um acerbado sentimento singular de memória, mas afastado do colectivo, o outro é inócuo da noção de identidade, é, como refere José Bettencourt, *ter o direito ao esquecimento*⁶³.

A pirataria terrestre é um tema comum em zonas de costa com a geomorfologia semelhante ao litoral compreendido entre o Cabo da Roca e o Cabo

⁶³ No caso São Julião da Barra a recolha ilícita de artefactos é uma prática que, infelizmente, têm alguns adeptos apesar da proibição de pesca ou mergulho na zona.

Raso. Não deixa de ser contraditório. Vasco Mantas refere que facho, na época clássica, também podia representar um local para controlo e aviso da pirataria marítima. Não obstante, estes locais, tradicionalmente interpretados na toponímia como marcos de navegação, também eram zonas de concentração de pesca. Durante todo o período histórico da pirataria, os pescadores e a população autóctone da região foram diversas vezes alvo de investidas, como refere o padre Manuel Marçal da Silveira nas Memórias Paroquiais (1758): *“Em véspera de São Bento todos os anos vem os saloios do lugar da Torre guardar de noite com caixeiras, dardos, paus, a ribeira desta vila e estão nela velando toda a noite (...) foi origem o seguinte. Antigamente ninguém queria morar da parte de cá a borda do mar, nem ainda os lavradores queriam habitar nesta parte junto ao mar, e a razão era por medo dos mouros que lançavam gente em terra, e os cativavam, como véspera de São Bento haviam feito na ribeira”* (Fialho e Freire, 2006: 6).

A produção de lendas ou de histórias como esta representa, quanto a nós, é uma apropriação de um símbolo, como componente necessário para instalação de uma política de protecção que, no caso de Cascais, tem a sua performance na paisagem fortificada.

Todavia, a tradição não é totalmente estática porque tem que, segundo o antropólogo João Camacho, *ser reinventada por cada nova geração, á medida que esta assume herança cultural daquelas que a precederam* (Camacho, 2003: 69). Por exemplo, a boca do inferno passa rapidamente de uma zona malfeitora para um dos ex-libris naturais e piscatórios de Cascais, tal como foi fugaz a passagem de uma herança piscatória para um *status* nobiliárquico ligado à vela. As festas da semana do mar representam essa simbiose evolutiva, como evoca a estreita ligação de Cascais ao mar, onde a arqueologia subaquática e a história marítima dão sustento.

A cultura oral não tem tempo, ao contrário, da tradição escrita que cria a perspectiva do passado, do presente e do futuro. Para Levi-Strauss, a tradição reflecte um modo para estruturar a temporalidade. O “tempo reversível” é para este

fundamental para compreendermos a temporalidade da paisagem⁶⁴, das crenças e das actividades tradicionais. Esta temporalidade é a repetição de gestos que constituídos no passado, organizam o futuro.

Esta paisagem de “lugares” lendários e tenebrosos alimentou uma religiosidade que se revê nas procissões em honra da Nossa Senhora dos Navegantes, da Nossa senhora do Porto Seguro e da Nossa Senhora do Cabo (Encarnação e Dias, 2004: 44-75), num misto de pedido de ajuda divina para os rigores do mar bravio e, paradoxalmente pedido para abundâncias das riquezas do mar.

As embarcações eram frágeis, inseguras, e a vida era vivida com grande incerteza e ansiedade. Nas horas de aflição faziam-se orações e promessas, de que é exemplo o ex-voto, datado de 1685, em nome de Simões Faria *“por se ter salvo de grande tormenta as vistas de Cascaes e com homens a salvo, prostado agradece a Nossa senhora dos navegantes”*⁶⁵. Os ex-votos são exemplos de demonstrações de agradecimento ao poder divino e da forte ligação que as gentes de Cascais têm e continuam a ter ao sagrado. Ainda hoje essa religiosidade é latente, tal como o testemunham as procissões, as missas e as bênçãos realizadas em honra destas santas padroeiras (Encarnação e Dias, 2004).

Esta exploração simbólica, através da qual a realidade do litoral é percebida, também abre espaços para outros sistemas, através dos quais as relações sociais entre indivíduos e grupos, e as relações com o mundo físico e metafísico são reproduzidas e representadas. Estes, tanto podem moldar, como ser moldados por paisagens, pois, constituem a experiência humana que, neste caso em concreto, não é representada por palavras ou escritas, mas pelo mundo material - a pedra.

Esta ritualização da costa é também um último testemunho da navegação e dos naufrágios ocorridos na costa Cascais, que não são tidos em linha de conta como facto de investigação marítima. Referimo-nos à existência dos Cruzeiros em Pedra, ao longo do litoral. De um modo geral, a taxonomia comparativa permite-nos atribuí-los

⁶⁴ Sobre a temporalidade e paisagem vide Ingold, Tim(1993) The temporality of landscapes. World Archaeology, Vol. 25, No. 2, Conceptions of Time and Ancient Society, pp. 152-174

⁶⁵ Museu do Mar.

cronologicamente à Idade Moderna, visto que, dos quatro exemplares observados de arquitectura semelhante, apenas um possui uma data legível. Pouco podemos ainda dizer sobre estes, a não ser os que os consideramos fragmentos do passado cujo objectivo principal seria a ritualização e homenagem aos mortos em tragédias marítimas que ocorrerem no litoral de Cascais, com a curiosidade de geograficamente se situarem entre a Guia e São Julião da barra, o que nos leva a levantar como hipótese de estudo de serem, ainda que indirectamente, utilizados como pontos de aviso e sinalização para navegação.

Olhamos para a ideia de "tradição marítima" como uma noção de "comunidade marítima" baseada no património como uma percepção contemporânea de uso cultural do passado. Estas não são consideradas unicamente como fonte de interpretação arqueológica, mas também como fonte de contextualização.

5.5 Paisagem cultural

O reflexo da actividade naval de um litoral é também medido pela ocorrência de naufrágios históricos, pois permite analisar as dinâmicas comerciais e de navegação de uma região (Breen, Quinn and Forsythe, 2007: 5). As fontes coevas, analisadas pela historiografia portuguesa e estrangeira, compilam cerca de duzentos naufrágios, em toda a costa de Cascais, compreendidos entre os séculos XV e XX (Cardoso, Eugénio, 2006; Castro, 2001: 37, 128-131). O trabalho que temos vindo a realizar na sistematização desta informação, no âmbito do projecto de Carta Arqueológica Subaquática do Concelho de Cascais (entre 2008 e 2012), permite-nos ter uma visão crítica sobre a análise feita a estes acontecimentos e uma metodologia que, apoiada na História, nos oferece uma proposta válida de zonas de maior incidência e causas de naufrágios.

Historicamente, as zonas de Carcavelos, Baía de Cascais, Cabo da Roca e Cabo Raso registam o maior número de naufrágios. Estatisticamente, cerca de 51 % dos

acidentes marítimos são de origem desconhecida. Dentro das causas observadas, 36 % são erro humano, e uma pequena, parte cerca de 11 %, por factores naturais (gráfico 1).

De facto, o erro humano, descrito como encalhe, abalroamento e avaria são os principais motivos em todas as zonas. A razão encalhe é destacada, sobretudo em zonas de forte sedimentação como São Julião da Barra ou a Baía de Cascais, e em zonas de forte recorte topográfico como a Guia, Cabo Raso e Cabo da Roca⁶⁶.

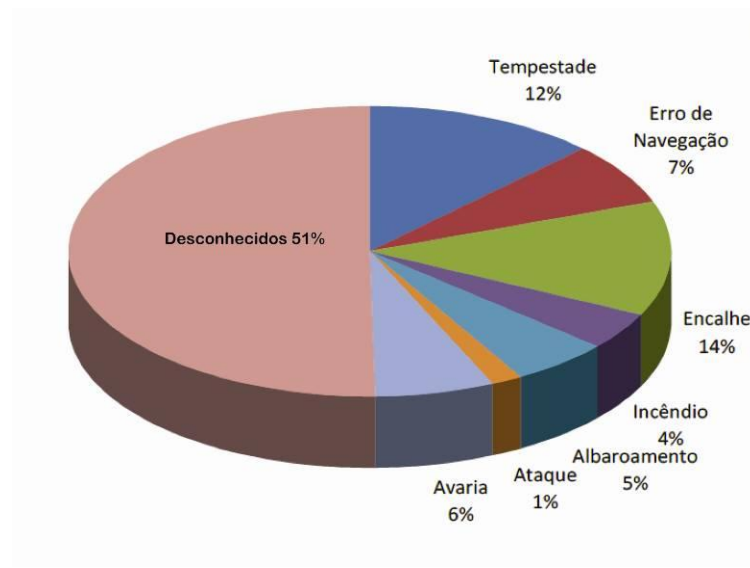


Gráfico 1: As causas dos naufrágios calculadas por percentagem.

⁶⁶ A zona da Guia é a única em que o encalhe é factor de naufrágio. Freire, Jorge; Fialho, António (2009) relatório....

O navio, tipificado em trinta modelos, apresenta a maior perda nas embarcações a vapor (17%), seguido das Naus (15 %) e das barcas (10 %). Destes navios, 33 % transportavam mercadorias, 32 % eram navios de pesca, 31 % apresentaram género indefinido, 5 % são de navios militares, 4 % de navios de recreio e 3 % embarcações que carregavam unicamente moedas de prata ou outro⁶⁷. No caso do tipo de propulsão, 26 % são navios a vapor e 74 % são movidos à vela (Gráfico 2).

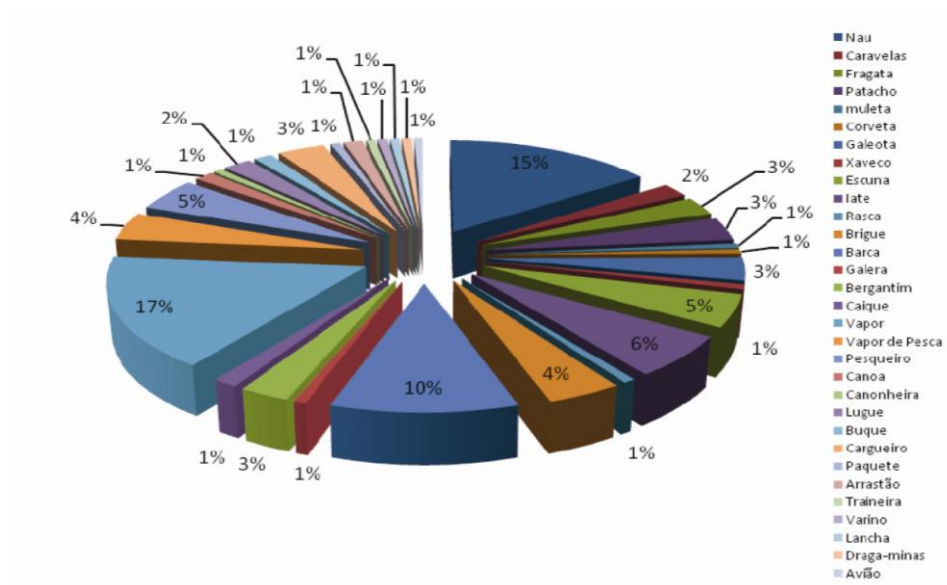


Gráfico 2: Os naufrágios por tipo de navio.

Os dados da arqueologia subaquática estão limitados aos dados de terreno adquiridos durante o projecto⁶⁸. A informação recolhida permite-nos consolidar estas zonas como faixas da costa arqueologicamente válidas. Os trabalhos de prospecção subaquática, de carácter não intrusivo, reafirmam o potencial de Carcavelos como a região com maior número de preexistências de ampla difusão cultural. Também conseguem atribuir expressividade à Baía de Cascais e à Guia. As zonas do Raso e da Roca têm como fonte de informação do projecto recolhas anteriores⁶⁹.

⁶⁷ Balizado cronologicamente entre 1370 e 1957, para um universo 179 entradas de naufrágios

⁶⁸ Isto significava prejuízo na resultado quantitativo, mas com pouca influência a nível qualitativo.

⁶⁹ Os testemunhos orais da recolha de objectos arqueológicos provenientes do meio aquático remontam, para a Costa portuguesa, à utilização mais ou menos maciça do escanfrando autónomo na década de 50 do século passado. A Costa de Cascais não foge à regra, mas tem uma particularidade

5.5.1 Zona de transporte Estuarino

A zona de Carcavelos faz parte do conjunto hidrográfico da entrada do Tejo. Do ponto de vista da hidrodinâmica, esta área é fortemente afectada, sobretudo no período da vazante. Ao contrário dos locais da Guia ou do sítio arqueológico subaquático *Thermopylae*/Pedro Nunes, que são unicamente influenciados pela hidrografia da embocadura do Estuário, esta zona não só é influenciada como influi directamente na acção dentro do Estuário do Tejo. Os mergulhos aí realizados, principalmente, na Ponta de Rana, sofrem desta realidade estuarina, que prejudica e condiciona a imersão para o registo arqueológico.

A Ponta de Rana é um pequeno promontório cujo fundo subaquático é composto por um longo planalto rochoso. Situado num dos vórtices gerado pelo estrangulamento da embocadura do Tejo, as zonas da Parede e de Carcavelos apresentam, em determinados momentos da maré, uma corrente marítima intensa dificultando os trabalhos que aí se possam realizar. Para além da corrente marítima intensa provocada e gerada pela proximidade do Estuário do Tejo, o facto de estarmos a pouca profundidade expõe-nos directamente à força gerada pelo vento sobre a superfície. Assim, qualquer que seja intervenção nestas zonas terá que ter em conta esta conjuntura: a influência do estuário do Tejo – correntes e amplitude de maré – assim como, a direcção e intensidade do vento.

O número de naufrágios históricos registados ascende a perto de uma centena de acidentes. A maior evocação nas fontes é a perda nos cachopos, seguindo a referência a Ponta de Rana e, finalmente, São Julião da Barra. A documentação revela a ocorrência frequente de naufrágios, desde pelo menos o século XVI. As mesmas

distintiva porque não surge como fenómeno isolado, mas como processo em continuidade de um conjunto de intervenções arqueológicas anteriores: desde a criação Museu do Mar de Cascais, na segunda metade dos anos 70 do século XX (Fialho, 2004:p. 61), passando pelos trabalhos desenvolvidos no âmbito do Expo 98, pelas intervenções preventivas realizada fruto das competências do antigo IPA/CNANS (DGPC) (Alves *et alii*, 2003; Freire, Fialho 2012: 160)

fontes indicam também a sua diversidade cultural, com registos relacionados com navios portugueses, espanhóis, ingleses, franceses e germânicos.

Entre 1976 e 2012, foram recolhidos perto de 2616 artefactos da proximidade de São Julião da Barra. A expressão quantitativa deste espólio é dividida por 57 % de metais, 23 % de cerâmicas, 17 % de materiais orgânicos e 1 % dos restantes grupos (rocha, materiais osteológicos e vidros). Dentro dos metais, a prata (Ag) assume a maior relação com 50 % dos artefactos, seguindo-se o chumbo (Pb), com 23 % e o cobre (Cu), com 18 %. O ferro (Fe) tem 1 %, enquanto o ouro (Au) e o latão têm uma representatividade residual. Os tipos com maior recolha foram, sem dúvida, os numismas, com aproximadamente 600 exemplares recolhidos. As balas, em chumbo, representam perto de 300 exemplares. Merece, igualmente, destaque a pregadura, com 100 exemplares em cobre e cerca de 76 em bronze. Dos objectos recolhidos, a *tsuba*⁷⁰, os peitorais⁷¹, os astrolábios⁷², os compassos⁷³ e os conjuntos de medidas⁷⁴ são, inequivocamente, os objectos de maior valor patrimonial e museológico. No caso das cerâmicas, a vidrada é a mais expressiva (44 %), seguindo-se a cerâmica comum (23 %), as porcelanas (21 %) e a faiança (12 %). Por fim, nos materiais orgânicos a esmagadora maioria são caroços de fruta (87 %), a pimenta (4 %), tal como o coco e a cana (Gráfico 3). O estudo preliminar do espólio efectuado por José Bettencourt (Freire, Bettencourt e Fialho, 2011) permitiu-nos correlacionar alguns dos artefactos aos naufrágios do *Royal Navy HMS Kingfisher* e a navios portugueses vindos do Brasil.

⁷⁰ Nas colecções do Museu de Marinha.

⁷¹ Nas colecções da Câmara Municipal de Oeiras

⁷² Nas colecções do Museu de Marinha

⁷³ Nas colecções da DGPC; Museu de Marinha e Museu do Mar

⁷⁴ *Idem*

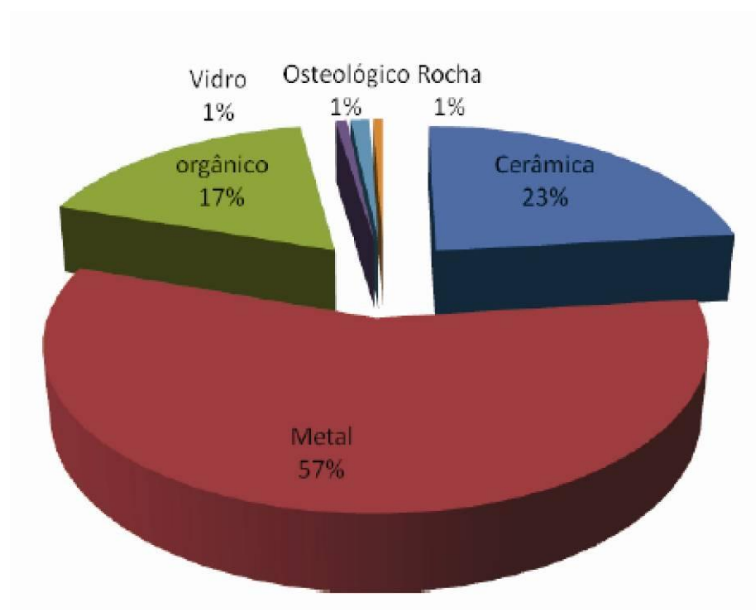


Gráfico 3: Materiais recolhidos em São Julião da Barra entre 1975 e 2005

Registados, *in situ*, estão 77 evidências, entre canhões, âncoras e destroços de navios distribuídos espacialmente, em torno da fortaleza até uma profundidade de 10 metros.

A geografia do risco de naufrágio, na entrada da embocadura do Tejo, é indirectamente referida pelas fontes escritas como nos *Discursos* de Leonardo Turiano. Observado no espectro cartográfico desta obra, alimentado pela cartografia do século XVI ao século XX, obtemos dados sobre as *conhecenças* para entrar e sair do Tejo. A variação desta amostra conduz-nos nos momentos das alterações sedimentares do sítio, mas também na volatilidade das zonas de acidente. A carreira de Gião ou a de Santo António da Barra ficou conhecida pela dificuldade em navegar mas, mesmo assim, era mais operativa para as embarcações de época moderna. Num primeiro momento, por volta de 1590, temos como orientação *Santa Marta* com a *Guia* para Oeste; *Cabra Assada* (serra de Sintra) com um *Moinho* para Norte; o Baluarte de *São Filipe* com a praia de *Oeiras* para Nordeste.

Para concluir, os enfiamentos, no alvor do século XVII as marcas de navegação em terra mudam, sobretudo para fugir à sedimentação temos como rumo *Marta-Guia* com o *Bugio*, sentido Oeste-Este; *Cabra Assada* com o *Moinho* para Norte, e *Baluarte de São Filipe* com o *Forno* (Praia da torre) para Nordeste. Deste momento, registado pelo arquitecto italiano, sobressai a prática continuada, ainda hoje, de utilização do enfiamento de Santa Marta – Guia com o Bugio (Oeste-Este); *Boa viagem* com a *marca da mama* (Nordeste) para navegar dentro e fora do Tejo.

5.5.2 Zona de transporte de transição

Alinhando o enfiamento de Santa Marta - Guia pousamos numa outra zona que foi alvo de registo arqueológico. Geograficamente é uma enseada orientada no sentido Norte/Oeste, protegida dos ventos dominantes, mas exposta aos ventos de Sul. A hidrografia atribui a esta zona o limite do estuário do Tejo, sofrendo por isso a sua influência. A morfologia de fundo é variável, a partir da batimétrica dos 5 metros, entre as grandes planícies de areia e fundo rochoso. Junto à linha costa, o fundo apresenta-se geralmente rochoso, vítima da acção de desgaste da falésia.

Aproximando-nos das pré-existências, observámos *in situ* destroços de dois navios em ferro, âncoras em ferro e dois canhões de época moderna. Desta área foram recolhidos cepos em chumbo de âncora romana e uma âncora em pedra. Este espólio confere a este espaço uma baliza cronológica que recua à época proto-histórica.

Inserida na *Enseada da Maceira*, fértil em zonas de viveiros, é ainda hoje utilizada como local de pesca. O topónimo *pombeira*, entre outros, testemunha uma longa prática desta actividade. Na memória da toponímia também estão as referências a navios como *Pedra da Nau*; ou acções humanas, como a laje do *Ramil ou Ramela*. São também registo, ligações ao anterior concelho, como Pau Amarelo.

Novamente com base nos factos históricos, a Guia tem como arquivo 6 naufrágios, entre o século XVI e o século XX (Freire e Fialho, 2009: 10). Apesar de termos materiais arqueológicos enquadráveis na época moderna – canhões e âncoras – não é possível à luz dos actuais conhecimentos arriscar a proveniência cultural. Com menos incertezas estão os destroços em ferro, seguramente, de origem inglesa ou portuguesa. Neste caso, a lista de navios da época contemporânea reduzem-se a cinco: iate Nova Esperança (1879), *SS Earl of Dumphries* (1883), *SS Bemptom* (1889) e duas embarcações de pesca. A notícia do afundamento e, do subsequente relatório do acidente assente nos arquivos ingleses de Southampton, contribui para analisar este espaço como um local de transição entre o Oceano Atlântico e o Estuário do Rio Tejo. Tal como foi abordado na questão do meio ambiente, no capítulo 3 do presente trabalho, esta é uma zona cuja dinâmica é influenciada pelo Tejo, tal como é

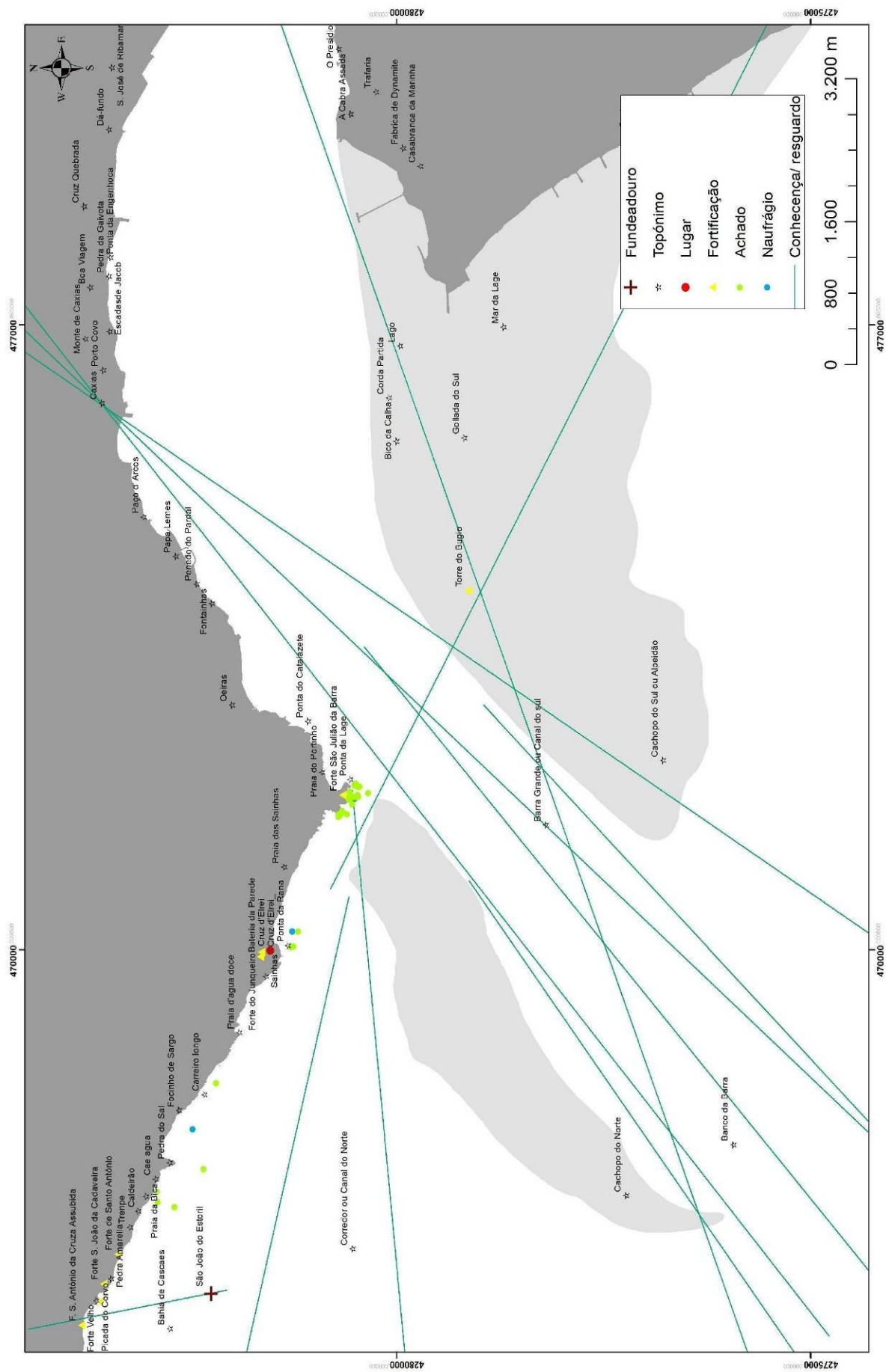


Figura 15: Zona de transporte Estuarina

comprovado pelos testemunhos históricos. De facto, a transição entre marés é sentida, provocando, em alguns casos analisados, o encalhe.

Não deixa de ser curioso, no entanto, que, como forma de minimizar ou evitar os acidentes marítimos, ali tenha sido construído o mais antigo dos faróis portugueses como guia para entrar no porto de Cascais e/ou na embocadura do Tejo.

Nesta região, nem sempre é visível o perigo. Em épocas mais recentes, a ajuda à navegação foi reforçada com um novo farol – o de Santa Marta. Tanto um como outro, marcam a entrada da enseada, designada por baía de Cascais.

A cartografia dos achados sugere uma navegação antiga e uma ocupação permanente, ou semi-permanente, do porto, situado na baía de Cascais. Neste caso, temos que recuar a nossa problematização diacrónica à época romana para analisarmos a importância desta zona no contexto da cultura marítima. As ânforas dos tipos Haltern 70, Dressel 1-A, Lusitânia 2, e outras formas não identificadas tipologicamente, que se conservam na actual DGPC, recolhidas pelos navios de arrasto, na batimétrica dos 50 metros, foram por nós e por António Carvalho interpretadas, como uma evidência do percurso que era feito pelos navios romanos, ao longo da costa da Lusitânia. Contudo, resta-nos saber se, neste período, o porto de Cascais seria utilizado como porto de escala ou como porto de refúgio dos navios de grande porte. Temos poucas dúvidas sobre a utilização da baía como porto natural de pesca, em face da presença no lado poente da margem da Ribeira das Vinhas de uma fábrica de produção de preparados piscícolas, escavada parcialmente, em 1992, junto ao troço conservado da muralha medieval do castelo de Cascais, na Rua Marques Leal Pancada; bem como, da recolha de dois cepos de âncora em chumbo: um junto à praia da Duquesa e outro ao largo de Santa Marta. Na margem contrária da foz da Ribeira, no corte efectuado para construção do edifício dos aprestos, na Rua das Flores, foi recolhido um fragmento de fundo de ânfora do tipo Lusitana 2 (Diogo e Cardoso, 1992: 12).

Todos estes dados permitem-nos supor que a baía de Cascais era, já na época romana, um ponto de intercepção dos dois “circuitos de navegação”, porque

apresenta condições geomorfológicas para ter sido utilizada como um *hormos* de apoio à navegação de longo curso e, em simultâneo, como pequeno porto piscatório. Das situações portuárias referidas pelo *Itinerarium Maritium* (Namaciano, *De reditu suo: It. Mar.*, 497-508) e o *Digesta* (DIGESTA XLIX, 15,2), a baía de Cascais pode ser classificada como uma *statio* porque se enquadra num conjunto de pequenos portos, mais ou menos abrigados, onde os navios podiam fundear com segurança, e que correspondiam a pontos de abordagem, já com alguma organização (Mantas, 2000).

Nas épocas seguintes, esta posição viu-se reforçada pelas construções fortificadas que lhe deram uma importância significativa enquanto porto do complexo portuário de Lisboa. Efectivamente, a rota milenar seguida pelos navios para entrar e sair da barra do Tejo é ainda hoje quebrada pela paragem junto à antiga *statio* romana da baía de Cascais (Carvalho e Freire, 2009: 859), para abrigo, para desenvolvimento de actividades, ou para permitir a entrada do piloto da barra. Outros testemunhos dessa antiguidade serão arqueologicamente mais invisíveis, como o fundeadouro da baía, mas que são retratados e conservados na memória cartográfica e popular.

Se combinarmos os dados arqueológicos que dispomos, a identificação de 5 âncoras isoladas, entre a zona de Santa Marta e Cascais, apontam para essa evidência material (Freire e Fialho, 2009: 29-32; Freire e Fialho, 2011: 26-28). Na mesma zona dos achados, o *Plano Hidrográfico barra do porto de Lisboa* (1857) e o *Plano hidrográfico da Baía de Cascais* (1926) marcam os enfiamentos de aproximação ao porto, numa orientação que segue os pontos de apoio da Ribeira das Vinhas e da capela construída no Monte Peninha. Uma outra variação diz respeito ao enfiamento que liga a *ribeira das vinhas* à *casa de Luís Figueira* (Nordeste).

Não deixa de ser curioso, porém, a existência de um mapa, datado de 1922, que também retrata o levantamento hidrográfico da baía de Cascais, mas com duas nuances distintivas da restante cartografia. A primeira é a posição de dois locais de fundeadouro, junto de Cascais, numa linha de enfiamento orientada ao ponto de apoio *casa de Luís Figueira* (Norte-Oeste). Mais peculiar se torna o segundo local para abrigo, na zona de São João Estoril, também ele com ponto de apoio, no *Chalet Bruno dos*

Santos (Norte). Importante para análise é a intervenção arqueológica subaquática desenvolvida, em 2008, no âmbito de um estudo de impacto ambiental para a colocação de um recife artificial em S. Pedro Estoril. A prospecção sistemática efectuada numa área de 400 por 400 m, possibilitou a identificação de um conjunto de 5 âncoras em ferro, de tipologia e de tamanhos variados, em contexto de abandono ou de perda fortuita. Também é relevante o trabalho de monitorização a oeste desta área, cerca de 100 metros, realizada em 2011 no sítio arqueológico *Estoril 1*, que permitiu registar um canhão e identificar duas âncoras em ferro.

Segundo o último registo elaborado, os naufrágios ocorridos nesta zona são quantitativamente relevantes. Pese embora o conhecido naufrágio do navio da Armada canhoneira *Guadiana*⁷⁵, em Outubro 1892, junto do recife do Almagreiro.

⁷⁵ A canhoneira *Guadiana*, construída em Inglaterra, foi lançada à água em 20 de Agosto de 1879. Chegou a Lisboa a 22 de Outubro de 1879. Principais viagens como patrulha entre 1880 e 1892: S. Tomé, Angra dos Reis, ilha do Príncipe, Gabão, Ilha do Príncipe, Cabo Verde, Guiné, ilha de Canhabaque, Algarve, Tejo. Em 25 de Setembro de 1892, rendeu o Vapor *Lidador* no serviço de pilotagem da barra de Lisboa (Eugénio e Cardoso, 2005 p.?).

5.5.3- Zona de transporte Oceânica

Numa primeira síntese, a memória da navegação nas zonas orientais da costa de Cascais é evidenciada pelo registo de naufrágios e identificação arqueológica, apoiada nos elementos terrestres, fortes e faróis, mas muito pela cartografia.

A paisagem cultural da zona ocidental difere, pois esta é pressionada pelo corte topográfico muito mais acidentado por uma situação marítima atlântica, e por uma cartografia que já não privilegia as *conhecenças*. Não obstante, conserva o registo toponímico de uma costa hostil, perigosa e provocadora de naufrágios. Surgem em períodos históricos as narrativas lendárias de pirataria e as religiosidades. Povoam os contextos económicos que exaltam hoje a etnografia piscatória patente no museu do Mar Rei D. Carlos.

Dentro da nossa abordagem, esta zona da costa aclama o misticismo que é profusamente aceite e estudado nos levantamentos efectuados por Tuddenham e Westerdahl, para costas nórdicas que são fortemente influenciadas por questões metafísicas (Westerdahl, 2005: 8-54).

Os testemunhos arqueológicos desta zona pendem para a validação dos naufrágios e dos contextos económicos. Analisando de mais perto a costa, cuja antropização fez-se de uma forma mais lenta e mais dispersa, verificamos pontos onde a linguagem das pedras e a dinâmica humana ficaram registadas.

Topónimos como Nau de Prata, Ponta do *Melissa*⁷⁶, *Margarida*⁷⁷ ou Ponta do Navio, referem-se a tragédias marítimas. Julgamos que a Ponta do Navio, nome usado no mapa dos pescadores, diz respeito à memória do naufrágio do vapor *Açor*, em 1954, que foi georreferenciado no decurso dos trabalhos, em 2009. *Nau de Prata* é um nome

⁷⁶ O vapor holandês *Melissa* encalhou junto do sitio chamado *Curvanceira*, no Cabo Raso, em Novembro de 1939. Tinha, 540 toneladas e transportava querosene em tanques, para conservação das travessas de madeira dos caminhos de ferro.

⁷⁷ O brigue Português *Margarida* naufragou junto ao cabo Raso em Novembro de 1868. Vinha de S. Tomé com um carregamento de café. O capitão era João Inácio de Menezes (Silva e Cardoso, 2005: 82).

que acompanha a cartografia, pelo menos desde o século XIX, numa costa em que o registo de naufrágios está balizado entre os séculos XVIII e XX (Freire e Fialho, 2009: 8).

Os dados dos sítios arqueológicos, ao contrário da zona oriental, são, nesta zona, condicionados por informações obtidas na base de dados da tutela da cultura e da Câmara Municipal de Cascais⁷⁸ e, residualmente, por intervenções do projecto. As condições naturais desta parte da costa, menos abrigada, e de fortes características Atlânticas, dificultam o acesso aos locais com potencial arqueológico. Sítios como a Praia do Abano ou o Cabo Raso contêm numerosas evidências de destroços cujos contextos ainda não foram devidamente analisados. Entre estes encontra-se os restos do navio Florentino *Grande Princesa da Toscana*, sobre o qual o historiador Patrick Lizé conseguiu, em 2003, localizar um conjunto de documentos em arquivos italianos. Os achados de época moderna estendem-se em toda esta faixa, até *Promotorium Magnum* fruto da intensa navegação regional, inter-regional e global. De facto, se os canhões em bronze do Cabo Raso permitem identificar a natureza identitária dos destroços, os restantes achados permitem atestar a existências de trocas comerciais e dos movimentos bélicos, de que é exemplo a batalha naval do Cabo da Roca, inserida nas lutas da sucessão espanhola.

A cadência da navegação na época contemporânea também é fortemente registada pela ocorrência de naufrágios, com uma percentagem elevada de vapores. Se compararmos, quantitativamente, os naufrágios com a zona oriental, esta tem seguramente um maior número. A interpretação para este facto não se prende só pela dificuldade da costa. Visto num outro ângulo de análise, os elementos humanos da costa que auxiliavam as manobras para a franquear este local são invisíveis. Exceptua-

⁷⁸ Os testemunhos orais da recolha de objectos arqueológicos proveniente do meio aquático remontam a utilização mais ou menos maciça do escanfrando autónomo. Esta é uma situação generalizada para o litoral português mas, no caso de Cascais, não surge como fenómeno isolado. Na verdade, é com o achado fortuito do cabo Raso, cuja importância para história da Arqueologia Subaquática Portuguesa é notada nos vários artigos de Francisco Alves, que se dá continuidade de um conjunto de intervenções arqueológicas mais ou menos planeadas desde a intenção de criação Museu do Mar de Cascais, na segunda metade dos anos 70 do século XX (Fialho, 2004: 61), passando pelos trabalhos desenvolvidos no âmbito do Expo 98, as intervenções preventivas realizada fruto das competências do antigo IPA/CNANS (DGPC) (Alves *et alii*, 2003; Freire, Fialho 2012, 160).

se o farol do Cabo Raso, de construção muito recente, em 1894, seguramente em resposta as numerosas tragédias ocorridas nos séculos anteriores. Se tivermos atentos à variação percentual de ocorrências, verificamos que junto à entrada do Tejo existe uma diminuição comparativa de naufrágios fruto da *longue durée*, das *conhecenças* e de marcos de apoio na costa.

Não obstante, a toponímia permite-nos hoje aferir enfiamentos na costa, cuja utilização é muito anterior à época moderna. Interpretámos o topónimo costeiro pedra da *Azoia* com o local do interior do Concelho *Azoia*, *Almoinhas com Almoinhas velhas*; *Pedra da Malveira com a Malveira* e, pela segunda vez, *Ponta Amarella* com o monte do mesmo nome. Estes enfiamentos serão completados por outros topónimos da memória de gestos humanos, como *Ponta do Assobio*, *Pêro- Sinal*, ou *ponte dos passantes*.

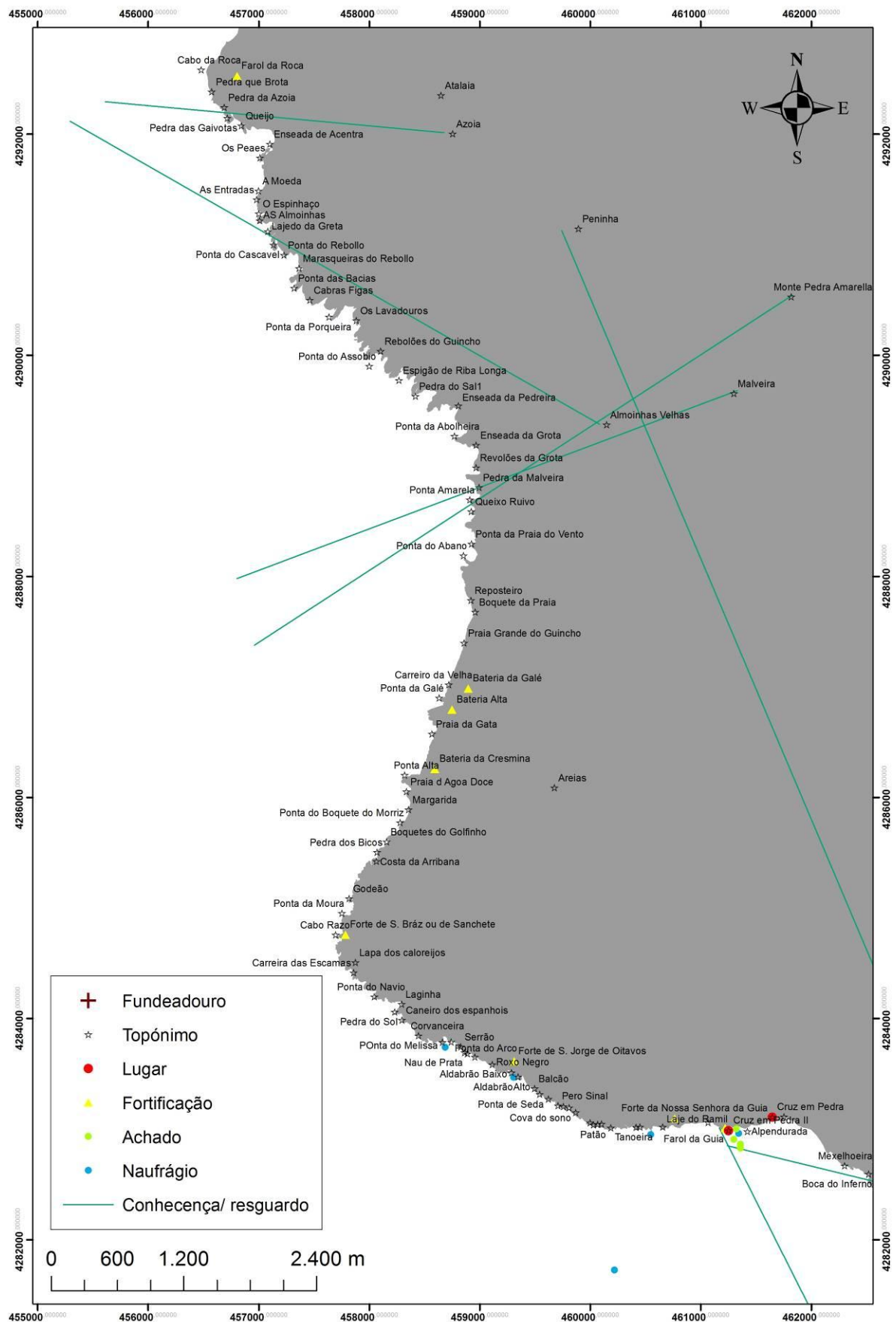


Figura 17: Zona de Transporte Oceânica

Conclusão

À vista da Costa é uma visão histórica cujo estudo é o resultado da afirmação da *longue durée* do património marítimo de Cascais e da interpretação do espaço como uma zona de transporte (fig. 18).

O elemento chave desta dissertação foi olhar para um litoral que está limitado por dois pontos geográficos e descortinar a dinâmica humana e natural. O espaço marítimo manifesta-se através dos elementos directos da presença humana do passado, revisitados nos materiais arqueológicos subaquáticos, na história dos naufrágios, nas construções e no pensamento humano.

Estes relacionam-se com elementos não directos, mas incubadores da atitude e do gesto humano, através da manipulação ou utilização do meio ambiente.

A rede criada entre os elementos humano e não humanos teve, no caso de Cascais, uma relação de continuidade em práticas milenares. Esta região tem como principal legado histórico uma latinidade Atlântica temperada por influências Mediterrânicas anteriores à presença romana. Esta afinidade está bem presente na costa de Cascais com a continuidade de comportamentos herdados de épocas antigas.

Efectivamente, a rota milenar seguida pelos navios para entrar e sair da barra do Tejo é ainda hoje quebrada pela paragem junto à antiga *statio* romana da Baía de Cascais, para abrigo, para desenvolvimento de actividades ou para permitir a entrada do piloto da barra. Outros testemunhos dessa antiguidade serão mais invisíveis como é exemplo o fundeadouro da Baía, a “evidência silenciosa” da actividade humana retratada na cartografia contemporânea e conservada na memória das populações costeiras.

Esta adaptação, explorada na dinâmica de *longue durée*, é uma problemática de análise que nos remete para a questão das *zonas geográficas de transporte*. Como cultura marítima, Cascais, é efectivamente uma zona de transporte, revelada antes de mais, pelo cruzamento das categorias que compõem a paisagem.

Observada nas categorias que foram propostas por Westerdahl, esta região é paradigmática no sentido em que a *zona geográfica de transporte* é fundamentalmente de influência dupla: oceânica e estuarina. Influencia essa que dentro da nossa abordagem foi analisada em três micro-espços, caracterizados a partir da identificação de pontos ou marcas de trânsito.

A compreensão da organização deste espaço marítimo observa e analisa diversos obstáculos naturais e marcas humanas auxiliares à navegação, a que devemos chamar *pontos de navegação (transit points)*. Este espaço está condicionado e organizado por uma fronteira hidrográfica, registada em terra e na toponímia, que delimita a zona de influência do Estuário do Rio Tejo e da penetração no Oceano Atlântico.

O primeiro espaço de trânsito, inteiramente estuarino, é a embocadura do rio Tejo. Naturalmente é marcado pela existência dos cachopos e por uma forte corrente de transição de marés. Esta natureza condiciona a entrada e saída para o Tejo o que origina duas rotas de navegação conduzidas pelo Piloto da Barra. A primeira rota, a barra norte, que ao longo do tempo conheceu um conjunto de enfiamentos mais ou menos estáveis testemunhou uma série de *conhecenças*: pontos destacados na costa e no interior do *hinterland* de Lisboa; elementos naturais, tão díspares com árvores centenárias; construções humanas como a Fortaleza de São Julião da Barra, o Bugio ou os fortes de Oeiras. Esta variabilidade de pontos de trânsito está relacionada com a variação geomorfológica deste espaço, testemunhado pelos vários naufrágios históricos e pelo registo arqueológico.

O segundo espaço, é o intermédio assinalado na maioria da cartografia como o fundeadouro de escala. Sinais dessa expressão são os rumos para costa, possibilitando o aproximar à costa na zona de São João do Estoril e da Baía de Cascais. A transição desta, para partir ou chegar, seria conseguida com o transpor da *ponta dos passantes* ou *pelo sinal*. Marca onomástica de saída da influência do estuário ou de entrada ou da necessidade de chamar o piloto da barra que aguardava na baía. Entre os despojos

antrópicos deste limite estão seguramente os vestígios da Guia, que nos oferecem uma cronologia entre a proto-história e a época contemporânea.

A Zona da Guia guarda, por conseguinte, a marca hidrográfica que limita a estuário do oceano. Esta marca subaquática é “complementada”, em terra, pelo eixo de defesa da embocadura da barra. Os dois vórtices situam-se exactamente onde foram construídas as duas fortalezas opostas: São Julião da Barra e a Cidadela de Cascais, e onde se regista o maior numero de naufrágios. Quer isto dizer que o forte da Guia e a Cidadela de Cascais, acompanhados dos respectivos faróis da Guia e de Santa Marta, funcionam como marcos costeiros para a navegação na costa e como de transição da zona, que podemos considerar intermédia, antes da entrada no estuário do Tejo, demarcada naturalmente pelos cachopos e fisicamente pela fortaleza de São Julião da Barra e pelo forte do Bugio.

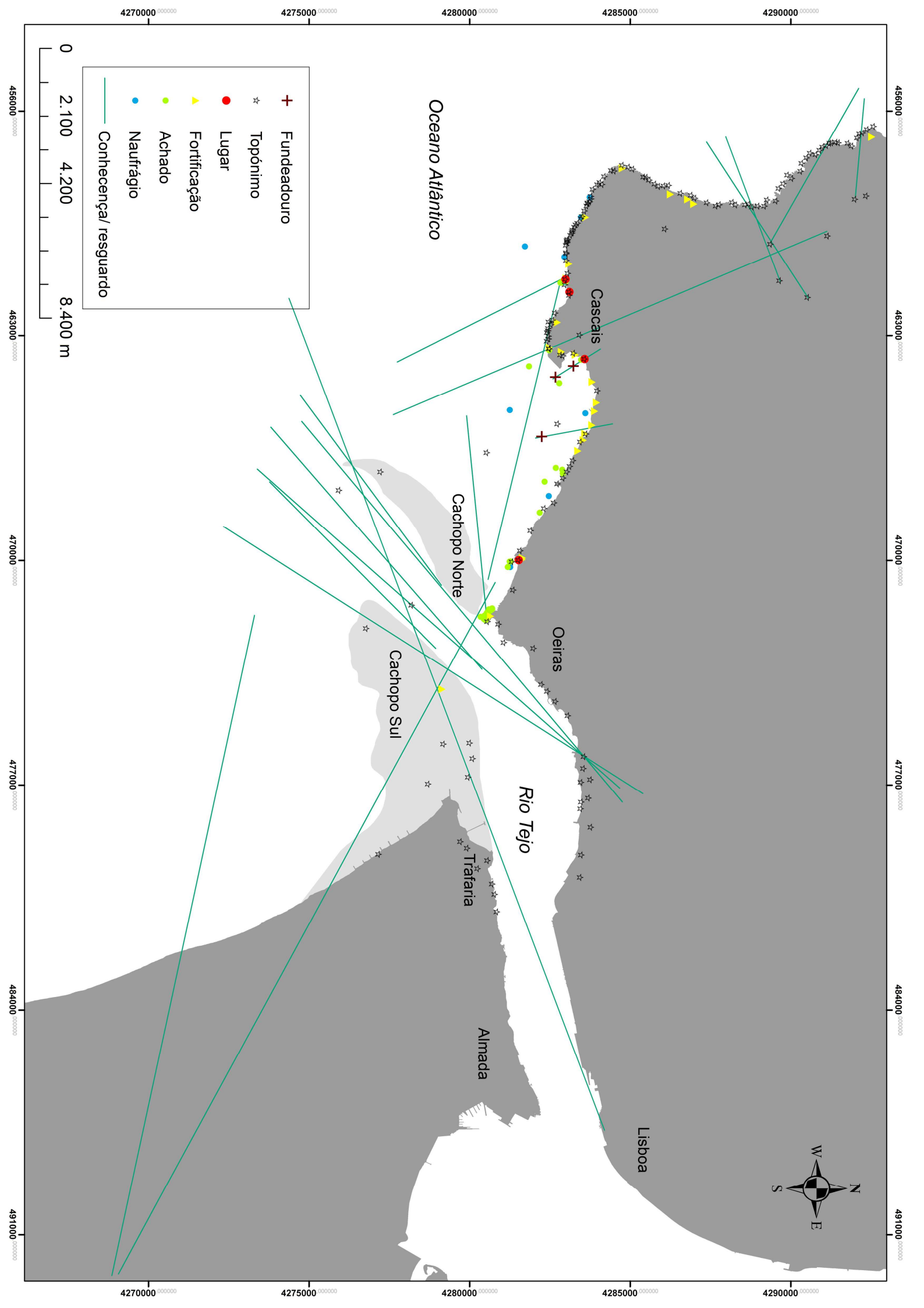
Por último, o espaço oceânico, costa rica em viveiros e pesqueiros, mas tem no arribar e no flanquear os perigos da Navegação. Os topónimos registaram esta abundância e estas dificuldades. Também nos conduziram para os rumos etimologicamente invisíveis, usados para fugir ao perigo, zonas de naufrágio como a costa de arribar, onde estão os restos de vários navios, entre eles a Grande Princesa da Toscânia, ou para se aproximar das zonas de abrigo como *Porto Touro* ou do presumível facho do Espigão das Ruivas.

A evocação das dificuldades e da bonança é, ainda hoje, timbrada pelas tradições de Cascais nomeadamente nas festividades do mar, reminiscência do passado registado pelos ex-votos marítimos patentes no Museu do Mar.

A religiosidade de Cascais é, pois, assente numa identidade local profusamente ligada às questões do mar, pela memória toponímica, oral e evocativa das tragédias marítimas.

Para terminar esta dissertação, sobre esta paisagem cultural marítima de influências e de tradições, não podemos afirmar que, seguindo o entendimento de Westerdahl, seja um Centro de Cultural Marítima. Em primeiro lugar porque faltam

estudos comparativo com outras regiões cuja abordagem a esta temática é inexistente. Em segundo, porque esta região faz parte de uma realidade mais complexa inserida no complexo portuário de Lisboa. Por fim, falta-nos continuar o estudo desta realidade tendo em consideração que este é um projecto ainda em curso. Naturalmente que a dissertação abre novas perspectivas e locais prioritários de intervenção da zona de Cascais.



BIBLIOGRAFIA

Fontes manuscritas

BNP, COD. 12892, *Discurso de Leonardo Turriano [...]*, (1622), fl 79,80 e 81

BNP,COD. 6806, *Roteiro da nauegação da careira [sic] da india feito por aleixo da mota pilloto della, segundo o que esperim[en]ta em trinta e sinquo annos q[ue] ha q[ue] nauega pella dita careira [sic] p[ar]a a india aonde te[m] feito seis viage[ns] de pilloto.*

Fontes impressas

BNP, 1882, *Plano Hydrographico desde o cabo da Roca até Cezimbra contendo a entrada do rio Tejo e seu porto*, Lisboa: Direcção Geral dos Trabalhos Geodesicos do Reino.

Chapman, W. (1806)- *Chart of the entrance of the river tagus*, published: w[illia]m faden

Carneiro, A. de M.(1642) - *Regimento de pilotos, e roteiro das navegaçoens da India Oriental...* Em Lisboa: na officina de Lourenço de Anveres.

Franzini, M. M. (1811) - *Carta geral que comprehende os planos das principaes barras da costa de portugal aqual se refere a carta reduzida da mesma costa* construída por manjor do real corpo de engenheiros, London, N.o 10 Soho square : A. Arrowsmith

IICT, 1922, *Plano hidrográfico da Baía de Cascais, Costa oeste de Portugal entre o Cabo da Roca e o Cabo de Sines trabalho da sétima Companhia da Missão Hidrográfica da Costa de Portugal* Lisboa: Ministério da Marinha.

Keulen, J. v. (1756) - *Les isles du Spitsberg*, A Paris : par Le Rouge.

Luffman, J. (1809) – *Lisbon*, London : I. Luffman

Pimentel, L. S. (1673) - *Pratica de Arte de Navegar*, 1673, fl 18

Obras gerais e dicionários

Esparteiro, A. M. (2001) – Dicionário Ilustrado de Marinha, Lisboa: Clássica Editora.

Leitão, H. e Lopes, J. (1990) – *Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual, Lisboa*: Edições Culturais da Marinha.

Roteiro da Costa de Portugal (1990) – *Entre o cabo da Roca e o Cabo Espichel* Ministério da defesa Nacional, Instituto Hidrográfico, 2ª edição.

Estudos

Alarcão, J. (2000) A Escrita do Tempo e a sua Verdade (Ensaio de Epistemologia da Arqueologia). Quarteto, Coimbra.

Anjos, D, Fernandes, R, Lino, S, Pita, G, Neves, R. (2003) - Modelação Operacional no Estuário do Tejo – Realtime /Acoplamento de um Modelo e de um sistema Automático de Aquisição de Dados). In: *VII Congresso nacional de Engenharia do Ambiente*. (Lisboa, Novembro de 2003): 1--9.

Añon, C. (2002) - Paisage Cultural. In Rios, M (Ed) *Paisages Culturales en Mesoamérica*. San José: Oficina de la UNESCO para América Central: 53-60

Bass, G. F. (ed.) 1972, *A History of Seafaring based on underwater archaeology*. Walker and Company, New York.

Bettencourt, J. e Carvalho, P. (no prelo) A história submersa na baía da Horta: resultados preliminares dos trabalhos arqueológicos no “naufrágio do marfim” (primeiro quartel do século XVIII), in *Actas do Colóquio “O Faial e a Periferia Açoriana nos Séculos XV a XX”*, Horta: Núcleo Cultural da Horta.

Bettencourt, J. e Carvalho, P. (no prelo) Arqueología de la navegación oceánica moderna: una aproximación a tres sitios de naufragio en el archipiélago de las Azores (Portugal), in *Actas do Symposium Internacional Gentes del Mar. História y Arqueología en el litoral del Arco Atlântico*.

Bettencourt, J. (2009) – Trabalhos arqueológicos no quadro do projecto Ordenamento do Porto da Horta, 1.ª fase – Requalificação Marítima da Horta, *Anais de História de Além-mar IX*, n.º 10, Lisboa: CHAM, pp. 440-442.

Bettencourt, J, Carvalho, P. (2009) Arqueologia marítima na baía de Angra (Angra do Heroísmo, Terceira: enquadramento e resultados preliminares do projecto PIAS. Arqueologia Moderna e Contemporânea, CEAM, Funchal, 1: 69-91.

Braudel, F. (1972) *The Mediterranean and the Mediterranean world in the age of Phillip II*. Collins, London

Blot, JY. (2009) O *Thermopylae* e os *clippers* compósitos. *Thermopylae: a história do clipper mais veloz do mundo*. Cascais: Câmara Municipal: 101–131.

Blot, JY. (2009) Memórias de longo prazo e património histórico: o Thermopylae/Pedro Nunes (Aberdeen, 1868/Cascais, 1907) Câmara Municipal Cascais.

Blot, M.L.P. (2003) Os Portos na Origem dos Centros Urbanos: Contributo para a Arqueologia das Cidades Marítimas e Fluvio-Marítimas em Portugal. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia. Trabalhos de Arqueologia 28.

Boiça, J., Barros, M., Ramalho, M.M. (2001) As fortificações Marítimas da Costa de Cascais. Câmara Municipal de Cascais e Quetzal Editores.

Boiça, J. M. F. (2008) Farol Museu de Santa Marta. Câmara Municipal de Cascais

Boiça, J. (2011.) Cascais no Sistema defensivo do Porto de Lisboa. In revista Monumentos, 31 (Abril 2011): 24--33.

Camacho, J.C. (2003) – Identidade, Tradição e Modernidade. *Boca do Inferno*, Revista de Cultura e Pensamento, Câmara Municipal de Cascais, 8:55-83

Carvalho A, Freire J (2009) Cascais y la Ruta del Atlántico. El establecimiento de un puerto de abrigo en la costa de Cascais. Una primera propuesta. Roma y las provincias: modelo y difusión. Actas del XI Coloquio Internacional de Arte Romano Provincial. Hispania Antigua, Serie Arqueológica de L'Erma di Brestchneider, Vol. II: 855 -- 864

Cardoso, G. (1991) – Carta Arqueologica do Concelho de Cascais. Câmara municipal de Cascais

Cardoso, G.; Miranda, J.; Teixeira, C.A. (2009) Registo Fotográfico de Alcabideche e Alguns Apontamentos Histórico-Administrativos. Cascais: Junta de Freguesia de Alcabideche.

Castro, L.F. (2001) The Pepper Wreck: Portuguese Indiaman at the Mouth of The Tagus River. Doctoral dissertation, Department of Anthropology, Texas A&M University, College Station, TX.

Dias, J.A., Rodrigues, A., Magalhães, F. (1997) Evolução da linha de costa em Portugal desde o máximo glacial até a actualidade: síntese dos conhecimentos. In: Estudos do Quaternário, APEQ, 1: 53--66.

Dias, G.J.A.C. (2001) – A relegião dos Pescadores Portugueses. *Os Pescadores, Oceanos* , Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses. 47 e 48: 114-135

Domingues, F.C. (2009) - O poder naval português: um conceito em discussão”, *Revista de História das Ideias*, Volume 30: *A Guerra*: 275-292.

Dolwick, J., S. (2009) ‘The Social’ and Beyond: Introducing Actor-Network Theory: *Journal Maritime Archeology* 4:21–49

Duncan, B.G. (2006) The Maritime Archaeology and Maritime Cultural Landscapes of Queenscliffe: A Nineteenth Century Australian Coastal Community. Doctoral dissertation. James Cook University.

Encarnação, J. d’, Dias, F. A. (2004). Festas de tradição no Concelho de Cascais. Elo publicidade and Câmara Municipal de Cascais.

Encarnação, J. d’, Cardoso, G. (2005) A presença romana em Cascais: um território da Lusitania Ocidental. Museu Nacional de Arqueologia, Lisboa.

Fernandes, R. (2005) Modelação Operacional no Estuário do Tejo. Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ecologia, Gestão e Modelação dos Recursos Marinhos, Universidade Técnica, Instituto superior Técnico.

Fernandes, J.S. (2010) - *O Passado Nunca Passa*. Câmara Municipal de Cascais.

Freire, J.; Lopes, G.; Baptista, B.; Baço, J. (*no Prelo*) - Valorização do Património Cultural Subaquático de Cascais – Oeiras. O Complexo arqueológico de São Julião da Barra. *VIII edição das Jornadas do Mar, Reencontro com o Mar no Século XXI*.

Freire, J., Fialho, A. (no prelo) Paisagem Cultural Marítima. Uma primeira aproximação ao litoral de Cascais. In *Velhos e Novos Mundos. Congresso Internacional de Arqueologia Moderna*. Centro de História de Além-Mar, da Universidade Nova de Lisboa e a Universidade dos Açores.

Fialho, A., Freire, J. (2006) Cascais na rota dos naufrágios. Câmara Municipal Cascais.

Freire, J., Fialho, A. (2008) *Relatório: Estudo de Impacto Arqueológico Subaquático em S. Pedro do Estoril e S. João do Estoril*. Câmara Municipal de Cascais

Freire, J., Fialho, A.; Reicherdt, F.; Frota, M.; Malhadas, L. (2008) Prospeção Arqueológica Subaquática em S. Pedro e S. João do Estoril. *Al-madan*. IIª Série 16 : 169-170.

Freire, J.; Fialho, A.; Salgado, A. (2009) – Navio-escola Pedro Nunes. *Thermopylae: a história do clipper mais veloz do mundo*. Cascais: Câmara Municipal: 73–90.

Freire, J., Blot, J-Y., Vieites, A., Fialho, A., Reicherdt, F. (2009) - Missão de Avaliação e de Levantamento do sítio Submarino do Clipper Thermopylae. In Revista portuguesa de Arqueologia, 12 (1): 222-243.

Freire, J., Fialho, A. (2009) Relatório do Projecto: Carta Arqueológica Subaquática de Cascais do Ano 2009. Câmara Municipal de Cascais

Freire, J. (2012) Valorização do património Cultural Subaquático de Cascais: o Caso do Clipper Thermopylae. *Actas das IV Jornadas de Jovens em Investigação Arqueológica Promontoria Monográfica*. Núcleo de Arqueologia e Paleoecologia e Departamento de Artes e Humanidades Faculdade de Ciências Humanas e Sociais Universidade do Algarve, Vol. II : 79-84

Freire, J., Fialho, A. (2012) Carta Arqueológica subaquática do litoral de Cascais (2009). *Al-madan*. IIª Série 17: 160-162

Freire, J., Fialho, A. (2012) Relatório do Projecto: Carta Arqueológica Subaquática de Cascais do Ano 2011. Câmara Municipal de Cascais, Centro de História Além-Mar, Lisboa..

Freire, J.; Bettencourt, J.; Fialho, A. (2012) ProCASC - Estudo, valorização e monitorização do complexo Arqueológico Subaquático de São Julião da

Barra/Carcavelos – relatório dos trabalhos de 2011 Câmara Municipal de Cascais, Centro de História Além-Mar, Lisboa.

Freire, J.; Bettencourt, J.; Fialho, A. (2012) – Sistemas de Informação Geográfica na gestão do Património Cultural subaquático: a experiência da Carta Arqueologica Subaquatica de Cascais. 2ª Jornadas de Engenharia Hidrográfica, 20,21,22 de Junho. Lisboa: Instituto Hidrográfico: 365-368

Fontenoy, P., (1998) A Discussion of Maritime Archaeology in L. E. Babits and H. V. Tilburg (eds.) *Maritime Archaeology: A Reader of Substantive and Theoretical Contributions*, Plenum Press, New York: 47-52

Ford, B. L. (2009) Lake Ontario Maritime Cultural Landscape. Doctoral dissertation, Department of Anthropology, Texas A&M University, College Station, TX.

Ford, B. (2011) The Shoreline as a Bridge, Not a Boundary: Cognitive Maritime Landscapes of Lake Ontario. In Ford, B. (ed.), *The archaeology of maritime landscapes*, Springer, New York, pp. 63--80.

Ford, B. (2011b) Coastal Archaeology. In Catsambis, A., Ford, B. Hamilton, D.L. (Eds), *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology*. Oxford University Press, pp. 763--785.

Forsythe, W. (2007) Bantry Bay, County Cork, a Fortified Maritime Landscape. *Historical Archaeology*, 41(3):51--62.

Giddens, A. (1991)-*Modernity and self-identity*. Cambridge, polity press.

Henriques, J.M.; Bettencourt, Olga (2007) A história da Vela em Cascais, Câmara Municipal de Cascais.

Holt P. (2007). *Development Of An Object Oriented GIS For Maritime Archaeology*. Disponível em: <http://www.3hconsulting.com/publications.html>. Acedido a 2 de Maio de 2012.

Ingold, T.(1993) The temporality of landscapes. *World Archaeology*, Vol. 25, No. 2, *Conceptions of Time and Ancient Society*, pp. 152-174

Ilves, K (2004) The Seaman's Perspectives in Landscape Archaeology, Landing Sites on the maritime cultural Landscape. *Estonian Journal of archaeology*, 8,2: 163-180.

Ilves, K. (2006) Place names about life by the sea – an archaeological perspective on the Estonian-Swedish landscape *Electronic Journal of Folklore*, vol. 34 : 87-102

Latour, B. (2005) *Reassembling the social: an introduction to actor-network theory*. Oxford University Press

Levi-Strauss, C. (2001) – *Tristes Tropiques*. Pocket Terre humaine, nº 3006.

Mantas, V. 2004. A Lusitânia e Mediterrâneo: Identidade e Diversidade numa Província Romana. In Conimbriga, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Instituto de Arqueologia, 43: 63–83

Paddenberg, D; Hession, B. (2008) Underwater Archaeology on Foot: a Systematic Rapid Foreshore Survey on the North Kent Coast, England. *International Journal of Nautical Archaeology*, 37, 1: 142–152,

Pollard, E. J. (2008) The Maritime landscape of Kilwa Kisiwani and its region, Tanzania, 11th to 15th century AD. *Journal of Anthropological Archaeology* 27: 265-280.

Ramalho, M.M. (2010) Fortificações Marítimas. Roteiros do Património de Cascais, nº 3.

Ransley, J. (2011) Maritime Communities and Traditions. In Catsambis, A., Ford, B. Hamilton, D.L. (Eds), *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology*. Oxford University Press, pp. 879–904.

Rodrigues, Pereira (2003) – As fortalezas Marítimas da Figueira da Foz. Câmara Municipal.

Rönby, J. (2007) Maritime Durées: Long-Term Structures in a Coastal Landscapes. *Journal of Maritime Archaeology*, 2: 65–82.

Salgado, A. (2009) – Portugal e o Atlântico. Organização militar e acções navais durante o período Filipino (1580-1640). Tese de Doutoramento. Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

Silva, M. E., Cardoso, G. (2005) Naufrágios e Acidentes Marítimos no Litoral Cascalense. Junta de Freguesia, Cascais.

Silva, J.M.M (2009) A Marinha de Guerra Portuguesa desde o regresso de D. João VI A Portugal e o início da Regeneração (1821-1851) – Adaptação a uma Nova

Realidade –Dissertação para a obtenção do Grau de Mestre. Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

Souto, H., Martins, L.S. (2009)Cascais, Tradição e Indústrias nas Pescas, Apogeu e Dilemas, Câmara Municipal de Cascais, 1.

Taleb, N.N. (2009) O cisne Negro. O impacto do Altamente Improvável. Lisboa: Dom Quixote, 4 edição.

Throckmorton, P. (ed.) 1987, *The Sea Remembers*. Mitchell Beazley, London.

Tuddenham, D.B. (2010) Maritime Cultural Landscapes, Maritimity and Quasi Objects. *Journal of Maritime Archaeology* 5 (1): 5--16.

Tuddenham, D.B. (2012) Ship Finds and Their Management as Actor Network *Journal of Maritime Archaeology* 7 (2): 231-243.

Westerdahl, C. (1992) The Maritime Cultural Landscape. *The International Journal of nautical Archaeology* 21(1): 5—14

Westerdahl, C. (1994) Maritime Cultures and ship types: brief comments on the significance of maritime archaeology. *The International Journal of Nautical Archaeology* 23 (4): 265--270

Westerdahl, C (1999) Inland water boats and shipping in Sweden: The great lakes; The application of a theory on transport zones and maritime enclaves. In Patrice Pomey and Éric Rieth (ed) *Construction navale maritime et fluviale: Approches archéologiques, historique et ethnologique; Proceedings (Actes) 7th ISBSA. Archaeonautica 14* Paris: CNRS: 135–143..

Westerdahl, C. (2000)From Land to Sea, From Sea To Land. On transport Zones, Borders and Human Space. In Jerzy Litwin (eds) *Down the River to the Sea*, Eighth International Symposium on Boat and Ship Archaeology (Gdansk 1997). Polish Maritime Museum, Gdansk, pp: 11--20.

Westerdahl, C. (2005) – Maritime Cosmology and Archaeology. *Deutsches Schiffahrtsarchiv Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schiffahrtsmuseums*, 28: 8-54

Westerdahl, C. (2006) From River to Sea Catching the Monsoon, Concepts of the Maritime Landscapes. In Varadarajan, L. (ed.). *Indo-Portuguese Encounters, Journeys in Science, Technology and Culture*. Indian National Science, New Delhi and

Centro de Historia de Alem-Mar, Universidade de Lisboa, lisbon and Aryan Books International, New Delhi vol. 1, pp. 334--350.

Westerdahl, C. (2008) Fish and Ships. Towards a theory of maritime culture. Deutsches Schiffahrtsarchiv Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schiffahrtsmuseums 30:191-236.

Westerdahl, C. (2011) Conclusion: The Maritime Cultural Landscapes revisited. In Ford, B. (ed.), The archaeology of maritime landscapes, Springer, New York, pp. 331-344

Westerdahl, C. 2011b) The Maritime Cultural Landscapes. In Catsambis, A., Ford, B. Hamilton, D.L. (Eds), The Oxford Handbook of Maritime Archaeology. Oxford University Press, pp. 733--762.

GLOSSÁRIO

Aldrabão Alto: O mesmo que Aldrava que significa que nas canas de leme que encaixam na cacchola, é uma tranqueta metálica que segura a cana à dita cachola, a fim de evitar que os balanços a desmontem (Leitão e Lopes, 1990: 29). O Balanço diz respeito ao movimento oscilatório do navio, em qualquer sentido, conseqüentemente da agitação das águas (idem: 76). Julgamos que se trata de uma designação relacionada com a amplitude ou período de determinado movimento que as embarcações podem ser levadas a fazer.

Aldrabão de baixo: O mesmo que Aldrabão Alto.

Almagreiro: Almagre - Argilha avermelhada usada para fazer pinturas grosseiras. Era desta qualidade a tinta usada para traçar na madeira as formas da roda, balizas e outras peças construídas no tempo dos galeões. Leitão e Lopes, 1990, 3ed, pg. 31

Alpendurada: Geológico. Posição de vertente. Julgamos que pode também corresponder a um eventual alpendre que terá assistido na igreja primitiva da Nossa Senhora da Guia. Nome que surge na cartografia século XIX.

As almoinhas: Segundo Guilherme Cardoso trata de um Casal Agrícola de natureza hortícola .

As entradas: Boca ou foz de um rio, canal de abertura de acesso ao ancoradouro.

Boca d'asno: Biológico. Nome vulgar de um peixe teleósteo da ordem dos plectognates, família dos esclerodermídeos, o balitas forcipathus.

Boca do Inferno: Geológico. Abre-se uma esplanada, sobre o Atlântico, que fica suspenso a mais de 20 metros de altura, caindo em escarpas a pino, para as águas do mar junto das quais se escavou uma enorme cova que se estende por debaixo da Terra.

Boquete da Praia: Geológico e Biológico. Canal Estreito, ou Peixe parecido com a sardinha, porém mais pequeno. Também lhe chamam «biqueirão», «anchova» e «cachareu». É citado em antigos diários de navegação.

Boquetes do Golfinho: Geológico. Canal Estreito, com aparência de um mamífero.

Cabras Figas: Nome que os nossos navegadores davam, também, ao ruivo - peixe. **Caneiro da cova do Sono:** Abertura irregular na costa.

Caneiro dos espanhóis: Abertura irregular na costa orientado ao Oeste. Nos anos de 1960 ficou conhecido como lagosteira de bombordo.

Carreira das Escamas: Reentrância na Costa, caneiro natural com uma direcção Norte-Sul. Viveiro de crustáceo.

Carreira dos polvos: reentrância e fenda natural nas rochas. Pesca de moluscos e Crustáceos.

Carreiro Longo: Passagem ou varadouro com pouca largura, frequentado pelas embarcações de pesca. Leitão e Lopes, 1990, 3.ed, pg. 144

Carreiro da Velha: Passagem ou varadouro com pouca largura, frequentado pelas embarcações de pesca. Leitão e Lopes, 1990, 3.ed, pg. 144

Cordas: Zona de pesca. Julgamos indicar um tipo de pesca ou armação. A linguagem de marinharia pode significar cabos de linhas de 15 mm de diâmetro de 18 ou 20 braças de comprimento que fazem fixe nas pontas das mangas de uma arte; medida de 21 ou 22 braças de pesca do atum; cabo grosso que se emprega em alguns aparelhos.

Costa da Arribana: Navegação. Pensamos que está relacionado com arribar que significa guinar para Sotavento, ficando, assim a receber o vento mais largo ou dirigir-se para... ou aproximar-se para...

Enseada da Assentiz: Alguns investigadores classificam esta enseada com um dos limites *do promontório lunae* descrito por Pompónio Mela.

Enseada da Maceira: Náutica. A definição de Maceira diz respeito a uma pequena embarcação com a forma de tabuleiro usada na pesca costeira. A enseada em questão é utilizada como local de pesca fruto da existência de destroços em ferro, que permite criar um habitat artificial.

Enseada da Pedreira: Segundo Catarina Coelho, a serra de Sintra era na romana um local de extracção de pedra.

Espigão de Riba Longa: Identificamos este como sendo o espigão das Ruivas junto ao porto Touro

Espinhaço do cão: Na geologia, espinhaço é uma cordilheira semelhante a uma coluna dorsal. Cão, em linguagem de marinha, pode ser um antigo batel com artilharia.

Fernandes de Carvalho: Viveiros. Locais de Pesca.

Fernandes de Sequeira Alto: Viveiros. Locais de pesca.

Focinho de Sargo: Vulgo sargo

Furnas das Pombeiras: Elemento construtivo ou âncoras pesca

Godeão: Nome comum de um peixe do género perciformes.

Marasqueiras do rebocho: o mesmo que reboções

Margarida: Naufrágio *Brigue Margarida*, Novembro de 1868. Silva e Cardoso, 2005., p. 82.

Mexelhoeira: moluscos

Nau de Prata: sugere destroços de navio-

Os espinhaços: Na geologia, espinhaço é uma cordilheira semelhante a uma coluna dorsal

O Queijo: Peça de ferro do mordedouro de maneira a permitir que se levanta por meio de uma manivela.

Pedra Amarella: Penedo da Serra de Sintra

Pedra da Azoia: Promontório ou Cabo. A Partir do Século XIII/XIV, nomeadamente no Magrebe, a designação Azoia é atribuído a instalações de carácter religioso.

Pedra do Sol: Gaspar Frutuoso refere que, em 1420, João Gonçalves Zarco, em viagem de reconhecimento da costa da madeira atingiu uma ponta de entra no mar e sobre a qual se avistava uma rocha que de tão polida pela rebentação do mar, parecia iluminado pelos raios solares.

Pero Sinal: local que assinala o pedido para o piloto da barra.

Picada do Corvo: Picada e voga possuem na linguagem marítima uma relação com tipo de navegação e o tipo propulsão. Geralmente é utilizado a cadência da do remo.

Ponta Alta: Geologia. Morro elevado.

Ponta Amarella: mesmo que pedra Amarella.

Ponta da Galé: A galé é uma embarcação de borda relativamente baixa. Propulsão mista.

Ponta da Laje: Elemento geológico que provalvemente serve de enfiamento para a pesca.

Ponta da Moura: Biológico. Salmoura ou Salga. Gazete dos caminhos-de-ferro 1907, p. 179.

Ponta da Seda: Zona de pesca com sedela, com anzol.

Ponta da Nau: Julgamos que se trata de referência a zona de naufrágio.

Ponta da Porqueira: Trata-se de uma denominação que tudo indica resulta da interpretação popular de Orqueira (v. Orca) que significa conjunta de orcas ou dólmenes.

Ponta da Praia do Vento: Elemento geológico que provalvemente serve de enfiamento para a pesca.

Ponta das Bacias: Geologia. Vasta depressão submarina.

Ponta de Rana: Semelhante a sainas

Ponta do Melissa: Novembro de 1939, encalha o vapor holandês *Melissa* de 540 toneladas

Ponta do Navio: Julgamos que se trata de referência a zona de naufrágio.

Ponta dos Passantes: Linguagem de piloto, zona para lá do estuário.

Ponta do Rebollo: o mesmo que rebolões

Ponta do Salmodo: Peixe/salmão.

Praia d'água doce: Confluência de ribeira.

Praia da Bica: Peixe, conhecido também pelo nome de dourada.

Praia da Gata: Zona de pesca, amarração fixa com utilização de âncora de um só braço.

Praia das Sainhas: Marinha de Sal. Cristais de salitre, que ressaem das partes húmidas, à beira-mar.

Queixo Ruivo: Nome que os nossos navegadores davam, também, ao ruivo - peixe.

Rebolões da Grotta: Geológico. Abertura feita pelas enchentes na ribanceira ou margem de um rio; vale profundo, depressão do terreno húmida e sombria.

Rebolões do Guincho: zonas irregulares tanto em intensidade como em direcção das rajadas do vento, em consequência das formas das terras altas

Reposteiro: Terá a ver com um limite geológico ou de pesca visto que a definição é *cortina ou peça de estofa de tecido geralmente encorpado com que se tapam portas interiores e janelas*

Roxo Negro:

Saco do trigo: Também designado canto da Nau.

Serrão: Biologia. Nome vulgar de peixes do género , *serranus*, *crecilabrus* e *scorpoema*.

Tanoeira: Geologia. Filão de basalto desmontado pelos efeitos do mar e das chuvas. Orientação E-SE. Utilizado no século XX como viveiro de Crustáceos.

Torrelhão: Está relacionado com o aspecto de uma torre.

Trempe: Na linguagem de marinharia é uma peça do mastro ou do gurupés.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Os limites geográficos da área de estudo.....	22
Figura 2: Divisão da área de estudo em Zonas: A- Guincho; B- Cabo Raso; C- Oitavos; D- Guia; E- Santa Marta; F- Baía de Cascais; G- Estoril; H- Parede e I- Carcavelos.....	28
Figura 3: Distribuição geral dos naufrágios e outras ocorrências patrimoniais identificadas até 2012.	31
Figura 4; Pormenor do achado SPE6	34
Figura 5: Distribuição geral das ocorrências em 2008.	34
Figura 7: Pormenor do sítio <i>Hildebrand</i>	37
Figura 6: Planta Geral dos destroços	37
Figura 8: Distribuição geral das ocorrências de São Julião da Barra.	41
Figura 9: A hidrodinâmica e a circulação de água na embocadura do Tejo no período da vazante.	45
Figura 10: A fortificação da costa e a sua distribuição: 1-Forte do Guincho; 2 Bateria da Galé;3- Bateria Alta; 4- Bateria da Crismina; 5 - Forte de São Braz de Sanxete; 6- Forte de São Jorge de Oitavos; 7 –Forte da Nossa Senhora da Guia; 8 –Forte e Farol Santa Marta;9 - Cidadela de Cascais;10 - Forte de Santa Catarina; 11 - Forte da Nossa Senhora da Conceição; 12- Forte de São Roque; 13 - Forte de Santo António do Estoril; 14 - Forte de Santo António da Crz e d’Assubida; 15- Forte de Santo Pedro ou S. Teodósio da Cadaveira; 16 - Forte de São João da Cadaveira; 17 _Forte de Santo António da Barra;18 - Bugio ou São Lourenço da Cabeça Seca; 19 Forte do Junqueiro; 20- Fortaleza de São Julião da Barra.....	48
Figura 11 Em cima, Pormenor do Fresco do Viso del Marques que regista o conjunto de fortificações que protegem a entrada de Lisboa (Foto Augusto Salgado). Em baixo entrada em Lisboa da esquadra do Marquês de Santa Cruz (Foto Rodrigues Pereira). 51	
Figura 12: Pormenores do alumramento da costa	56
Figura 13: Indicação do porto de Cascais nos mapas de Waghenauer, Keulen, Carneiro e Burges.	60

Figura 14: Distribuição dos topónimos costeiros	64
Figura 15: Zona de transporte Estuarina	80
Figura 16: Zona de Transporte de Transição	85
Figura 17: Zona de Transporte Oceânica.....	89

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: As causas dos naufrágios calculadas por percentagem.....	74
Gráfico 2: Os naufrágios por tipo de navio.....	75
Gráfico 3: Materiais recolhidos em São Julião da Barra entre 1975 e 2005	78

ANEXOS

Anexo I – Cartografia utilizada: Mapas e Plantas.

A cartografia constitui outra fonte histórica importante na reconstrução da paisagem, uma vez que regista realidades espaciais que já não existem e porque permite observar a evolução da costa de Cascais, nos aspectos humanos e naturais. Neste trabalho foram utilizados os mapas dos cartógrafos dos Séculos XVI/XVII, Leonardo Turriano (16?)¹, António de Mariz Carneiro (15--1642)², Johannes Van Keulen (1654-1715)³; Século XVII/XIX- Jacobus Robijn (1710)⁴, John Luffman (1776-1820)⁵, William Chapman (1806)⁶, Marino Miguel Franzini (1811)⁷. Também foram tratadas as informações contidas no Plano Hydrográfico desde o Cabo da Roca até Cezimbra (1882)⁸, do Plano hidrográfico da Baía de Cascais (1922)⁹, do mapa das Carreiras para as Regatas de Cascaes (1873)¹⁰ e o mapa dos pesqueiros, publicado por José dos Santos Fernandes (2010)¹¹.

Os roteiros e as relações foram outro dos documentos técnicos que consultámos, nomeadamente o *Roteiro da Nauegação da Careira [sic] da India* (1621)¹², *Prática de Arte de Navegar* (1673)¹³ e a *Arte de Navegar* (1712)¹⁴.

Utilizámos também a cartografia digital da Câmara Municipal de Cascais - AquaSig¹⁵, no sentido de estabelecermos essa dicotomia natural de interface, e compreendermos económica

¹ Dos discursos de leonardo turriano el primero sobre el fuerte de san lourenço de cabeça ceca en la boca del taxo el segundo sobre limpiar la barra del dicho rio y otras diferentes. BNL- F.R. 193. fl 79v a fl81

² *Portos de Lisboa e Setúbal*. BNL- cc-34-p1.

³ *Nieuwe paskaart van de kust van Portugal*. BNL - CDU 912"16"

⁴ *Hispaniae utque Portugalliae meridionalis termini*. BNL. Cota: 914.60(084.3),914.69(084.3),912"16"(084.3)

⁵ *Lisboa*. BNL - 912"18"(084.3)

⁶ *Chart of the entrance of the river tagus* [material cartográfico] / surveyed in 1806 by william chapman, master of the royal navy ; writing by t. Harmer ; published by w[illia]m faden, geographer to his majesty and to his royal highness the prince of wales ; h. Wilson sculpt. BNL- C.C. 982 A.

⁷ *Carta geral que comprehende os planos das principaes barras da costa de portugal aqual se refere a carta reduzida da mesma costa* [material cartográfico] / construída por marino miguel franzini manjor do real corpo de engenheiros ; a. Arrowsmith, hydrographer to h. R. H. The prince of wales. BNL-cc-1075-a

⁸ Secção Hydrographica da Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos. Arquivo Histórico do Ministério das Obras públicas. Citado por Henrique Souto e Luís Martins, *Cascais. Tradição e Indústrias nas Pescas. Apogeu e Dilemas*. Vol. I, Câmara Municipal de Cascais, 2009, p.17

⁹ *Costa oeste de Portugal entre o Cabo da Roca e o Cabo de Sines trabalho da sétima Companhia da Missão Hidrográfica da Costa de Portugal* 914.694.11(210.5)(084.3

¹⁰ A história da Vela em Cascais, Câmara Municipal de Cascais, 2007, p.

¹¹ O Passado Nunca Passa, Câmara Muncipal de Cascais, 2010, p.

¹² *Roteiro da nauegação da careira [sic] da india feito por aleixo da mota pilloto della, segundo o que esperim[en]ta em trinta e sinquo annos q[ue] ha q[ue] nauega pella dita careira [sic] p[ar]a a india aonde te[m] feito seis viage[ns] de pilloto* [manuscrito]. Bnl-cod. 6806//2

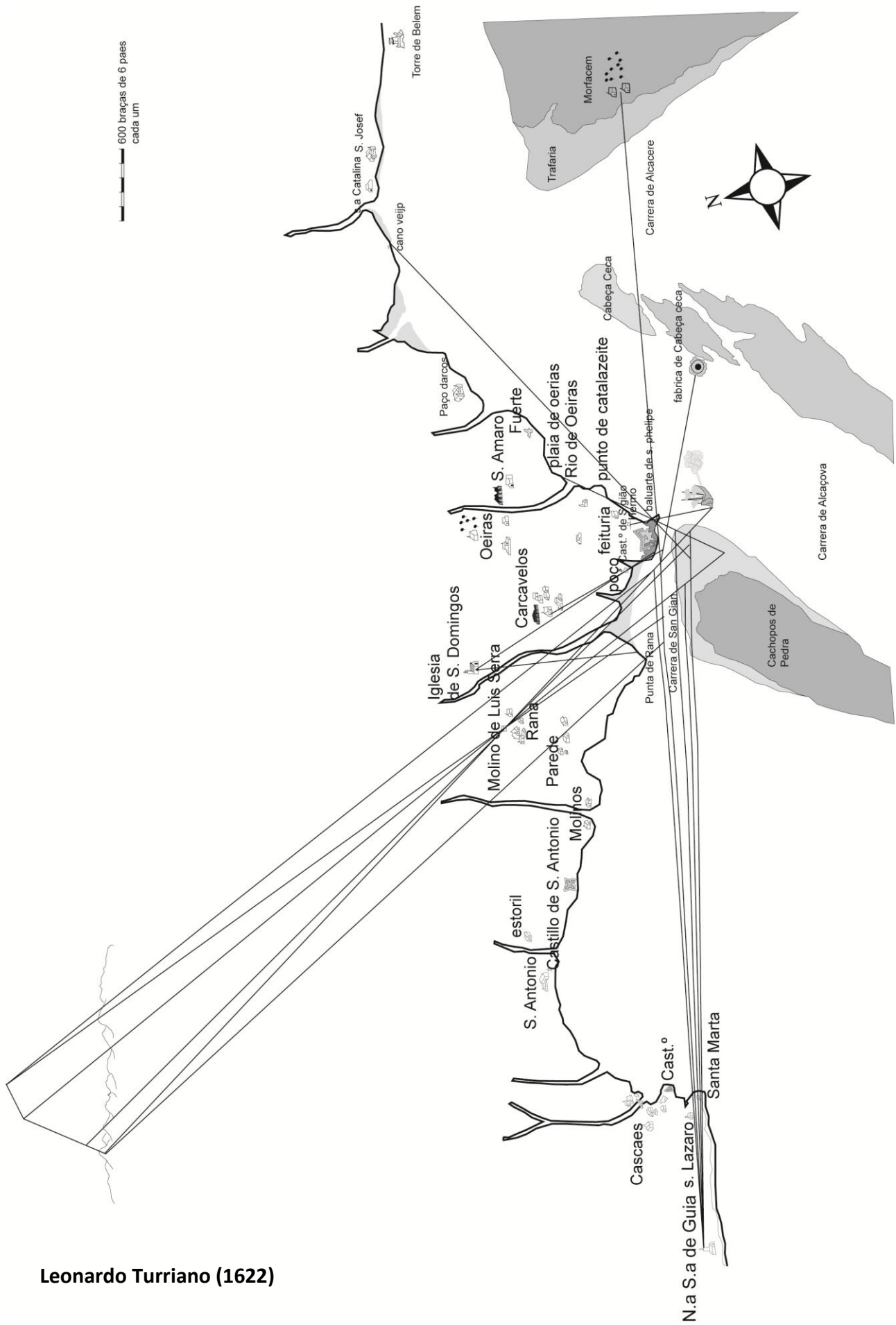
¹³ Luís Serrão Pimentel, *Pratica de Arte de Navegar*, 1673, fl 18

¹⁴ Manuel de Pimentel, *Lisboa*, 1712, p. 127.

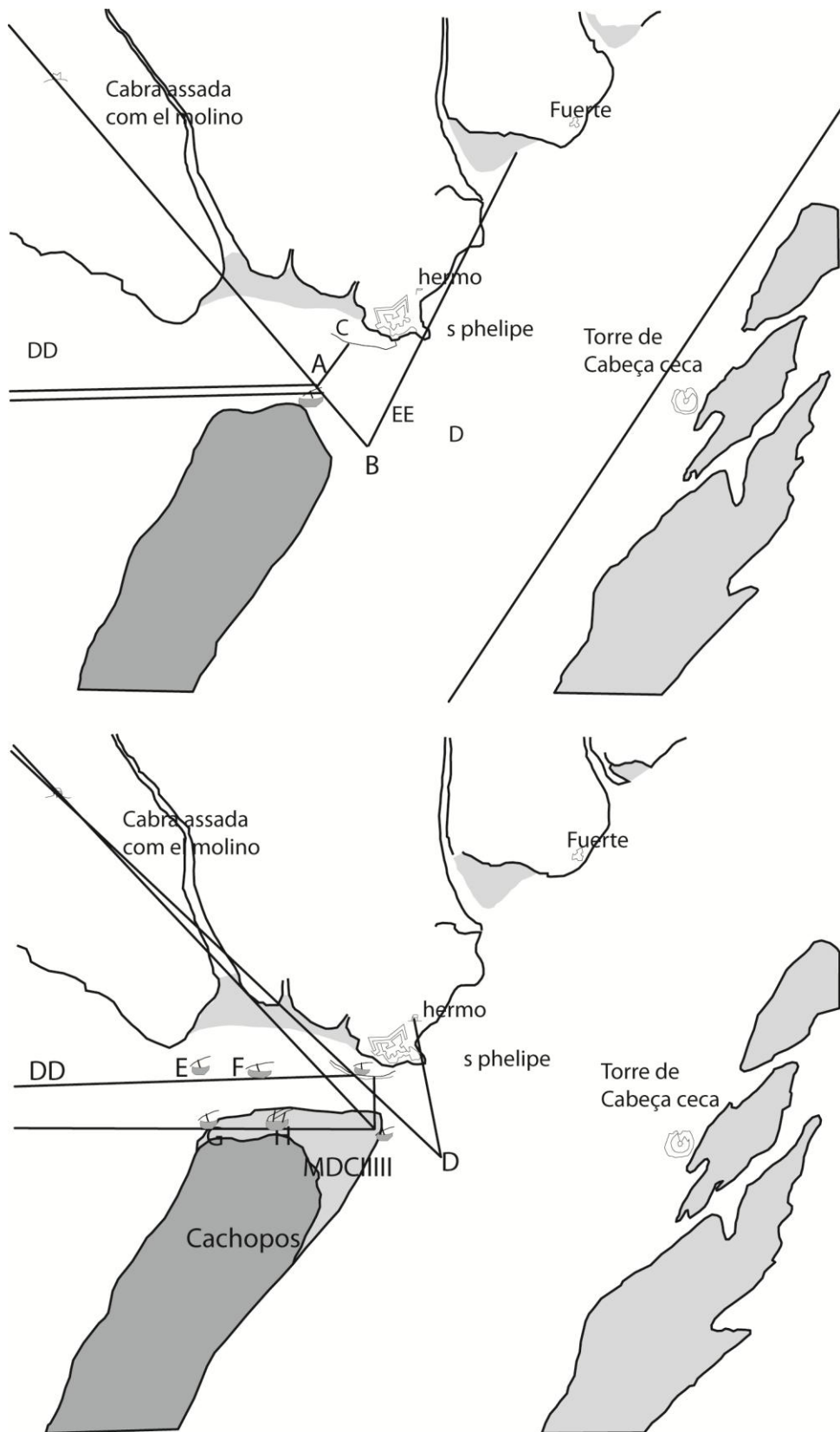
¹⁵ O projecto pretende ser um instrumento político e técnico de planeamento e gestão ambiental inserido no Sistema de Informação Geográfica da Câmara Municipal de Cascais. A sua finalidade é otimizar o uso do espaço litoral, classificando o território segundo a sua sensibilidade, possibilitando

e cognitivamente a manipulação e compreensão do litoral, sobretudo na evolução da micro-toponímia, na especialização comercial do litoral e nas técnicas de navegação e aproximação à costa. Neste último caso, mostrou-se, particularmente, interessante a análise das *conhecenças* e das marcas (*transit points*) da costa.

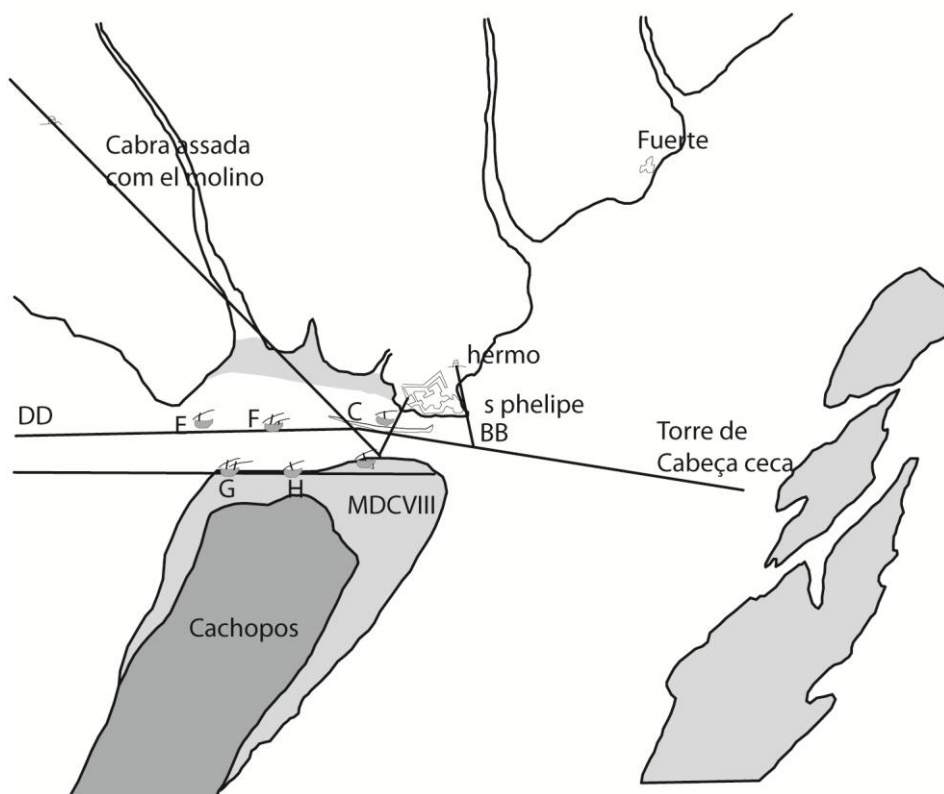
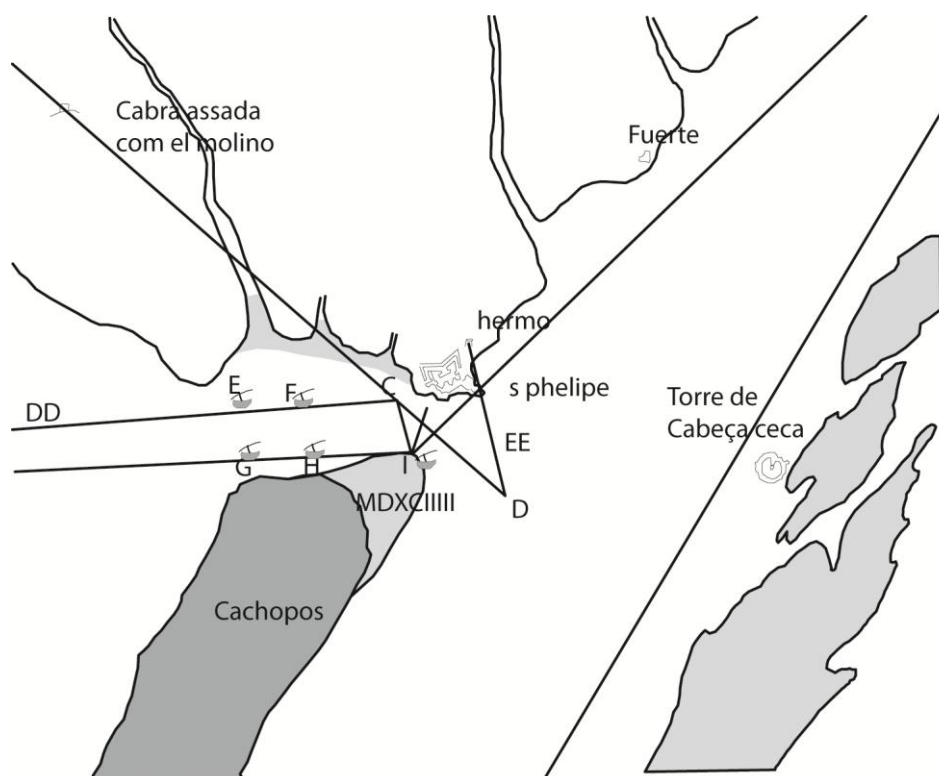
uma actuação coerente e eficaz no caso de derrames de hidrocarbonetos ou de diferentes cenários decorrentes das alterações climáticas, monitorizando pontos de referência indicadores de possíveis anomalias.



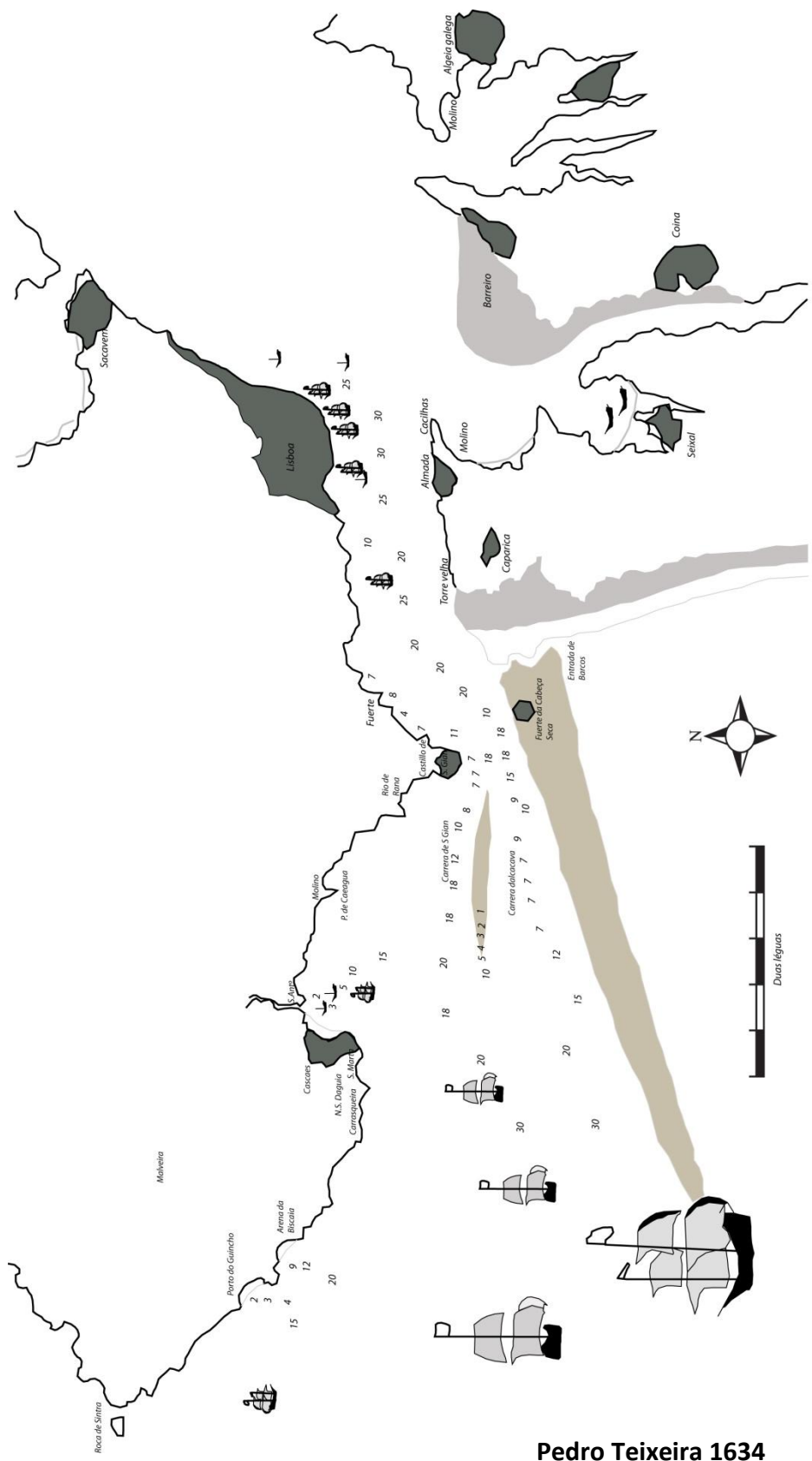
Leonardo Turriano (1622)



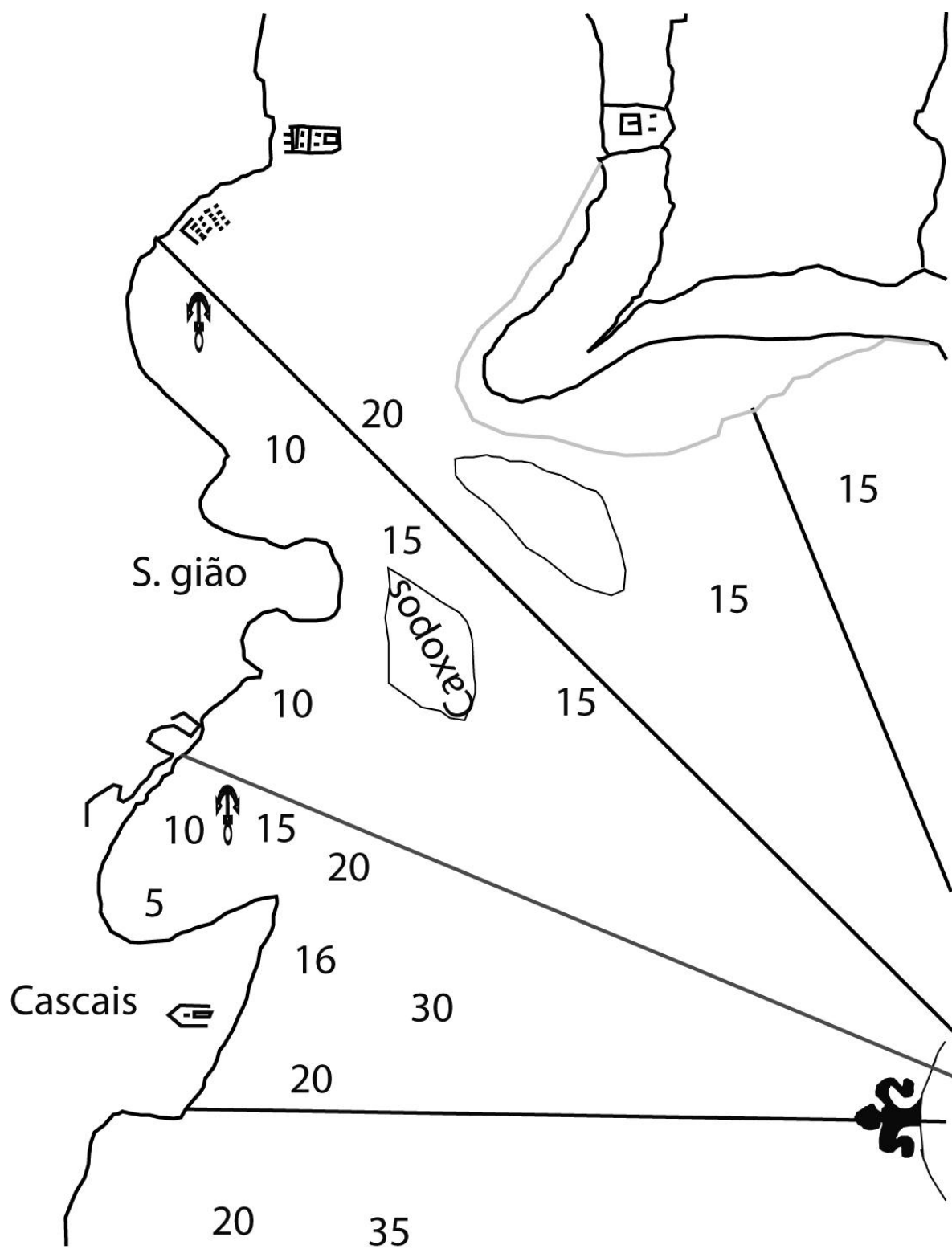
Leonardo Turriano (1622)



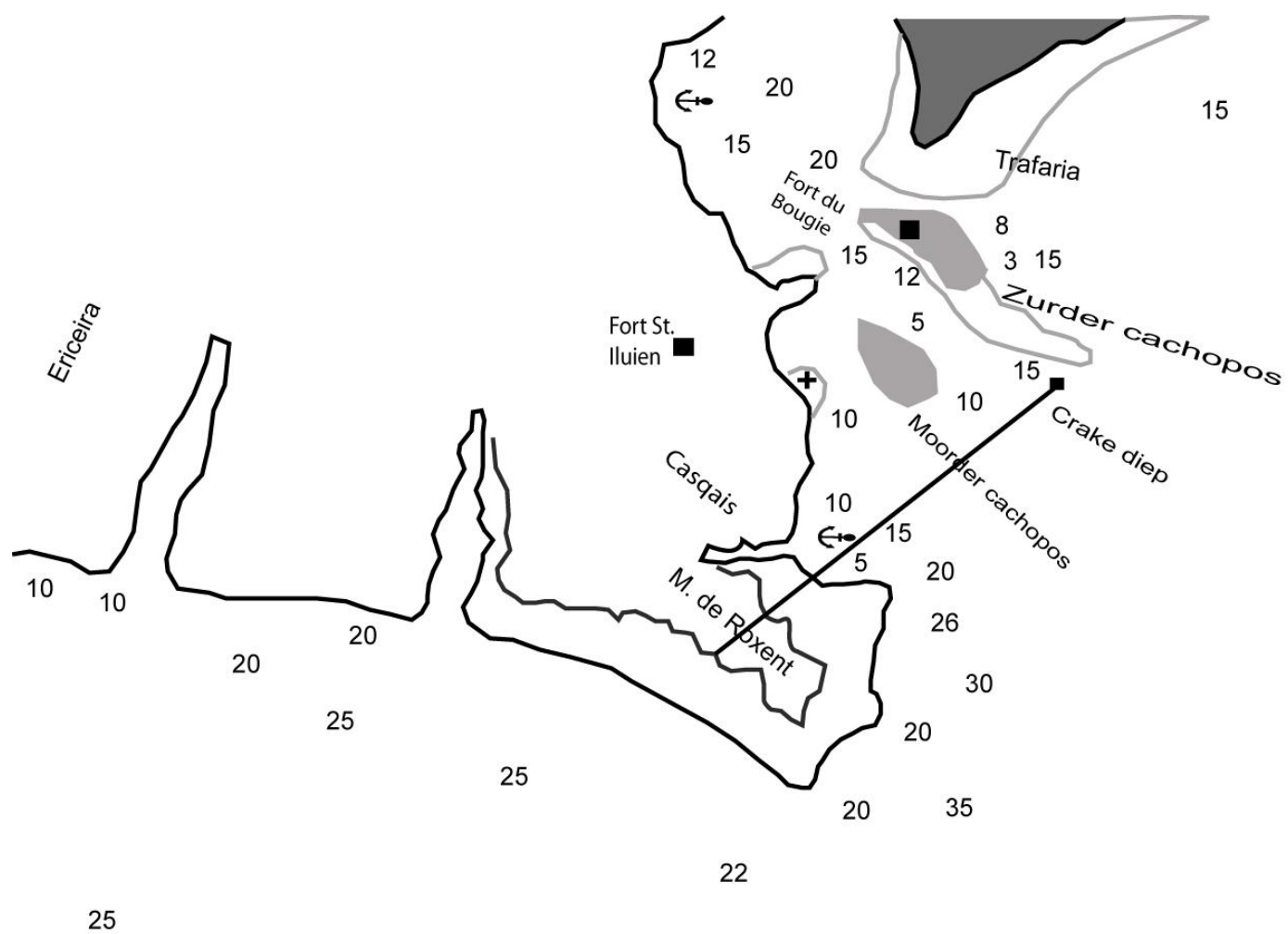
Leonardo Turriano (1622)



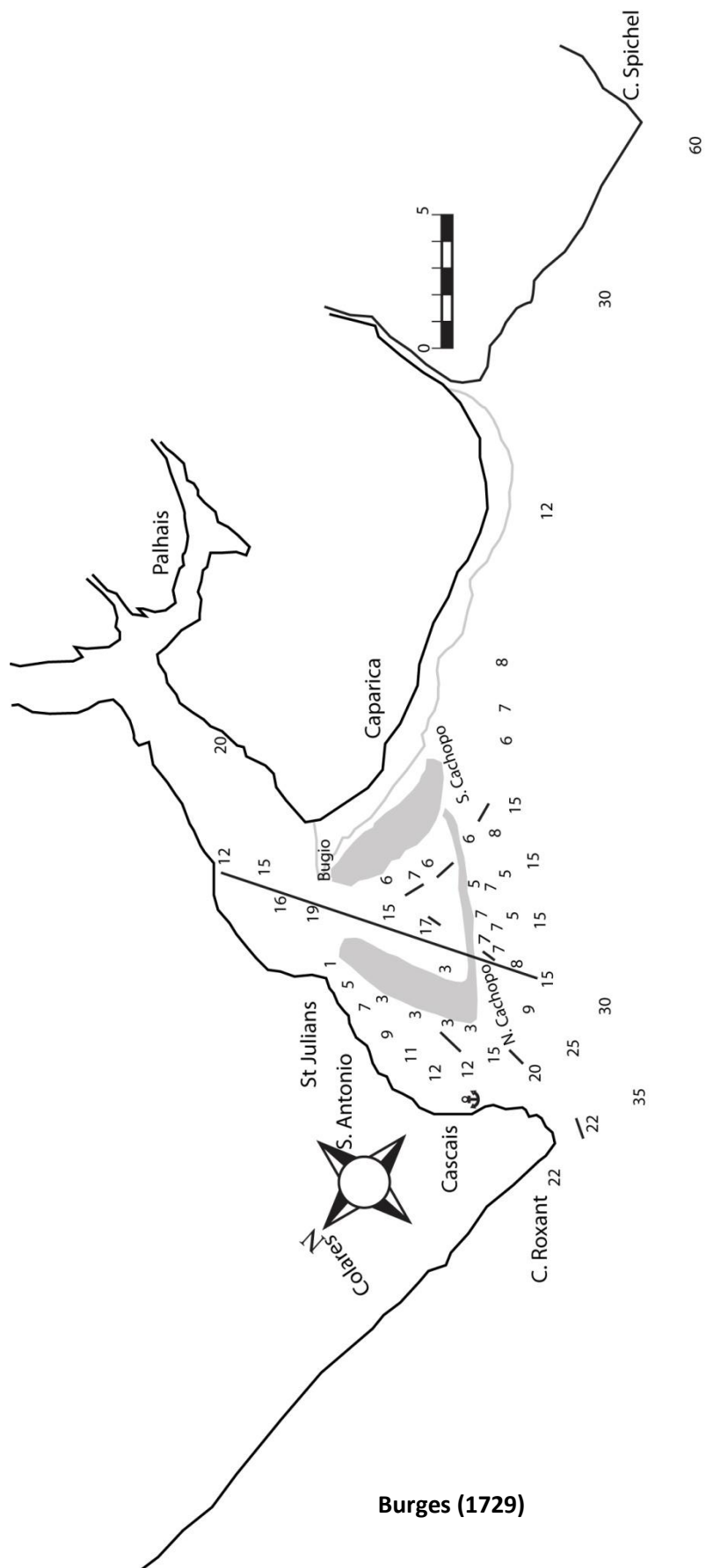
Pedro Teixeira 1634

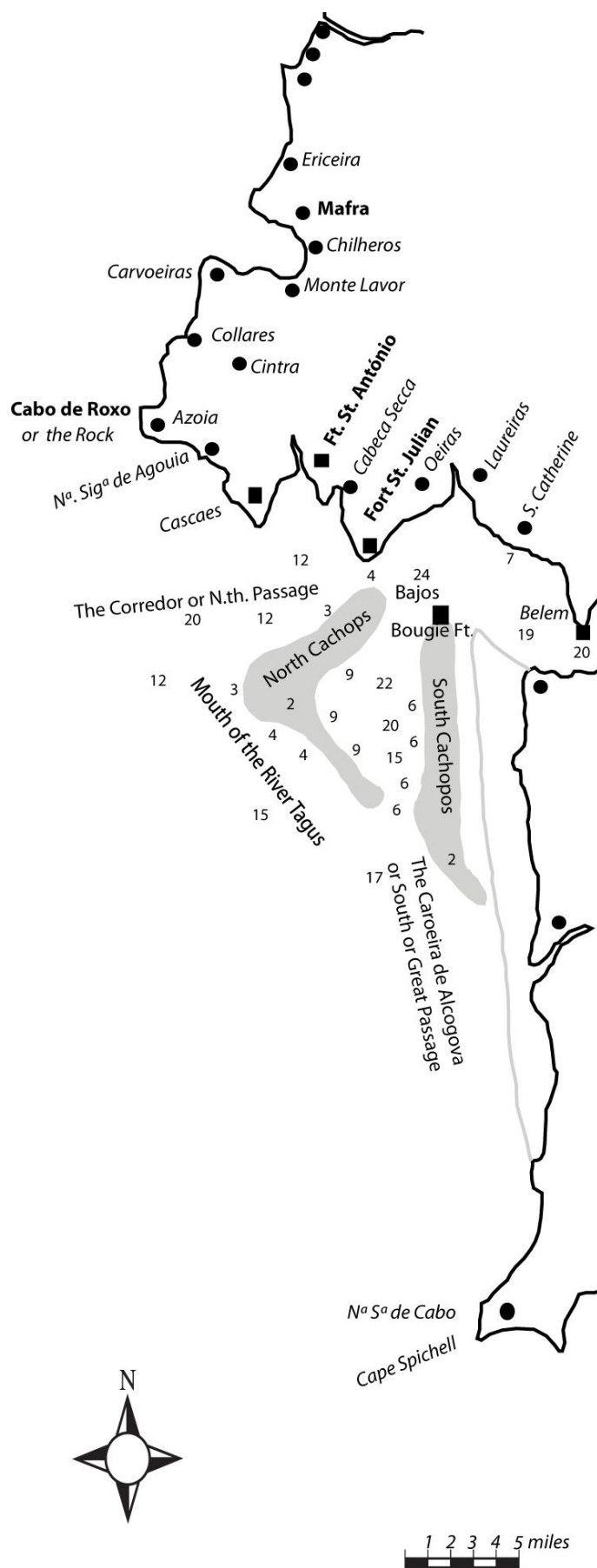


Carneiro (15---1642)



Keulen(1654-1715)

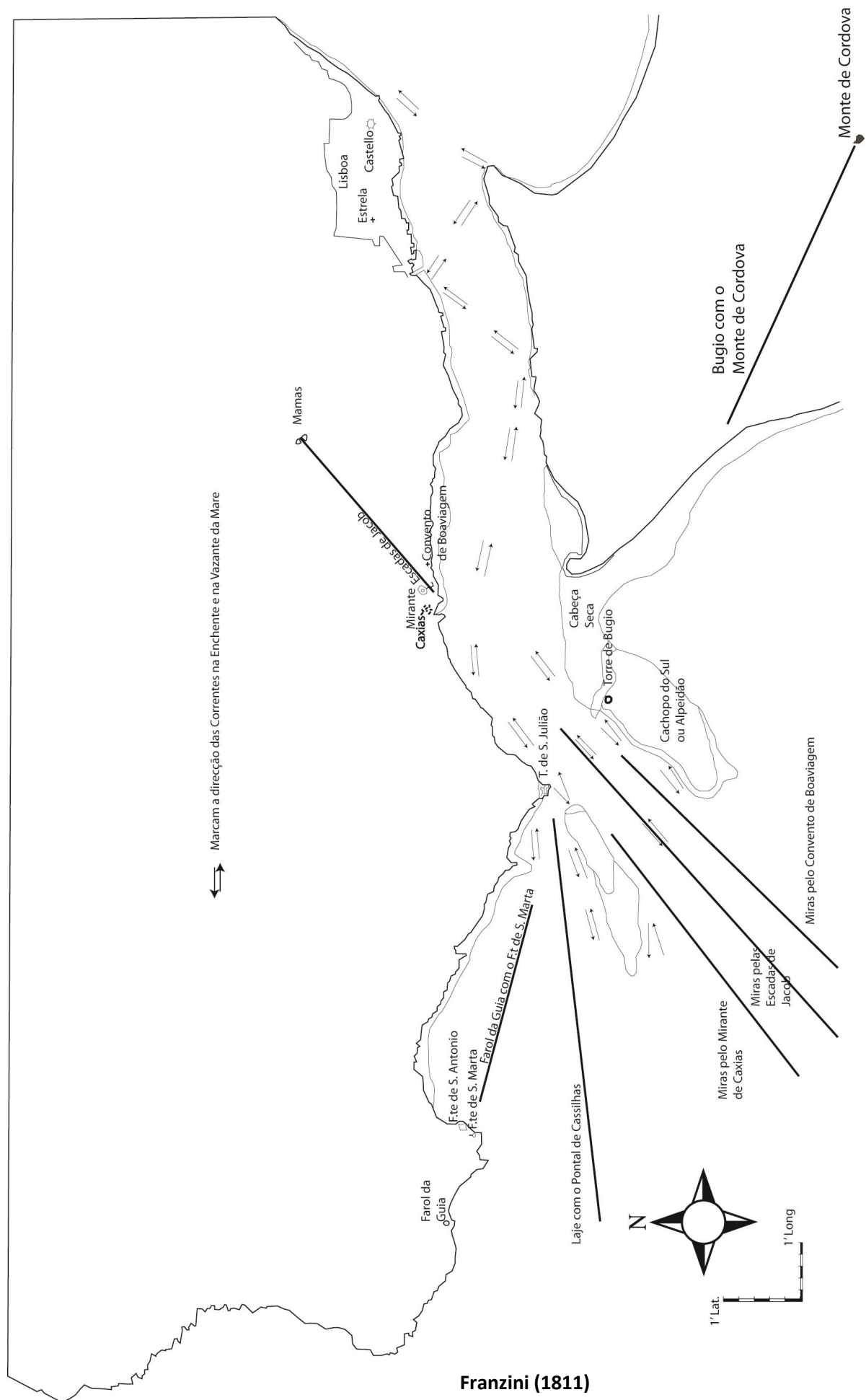




Luffman (1776-1820)

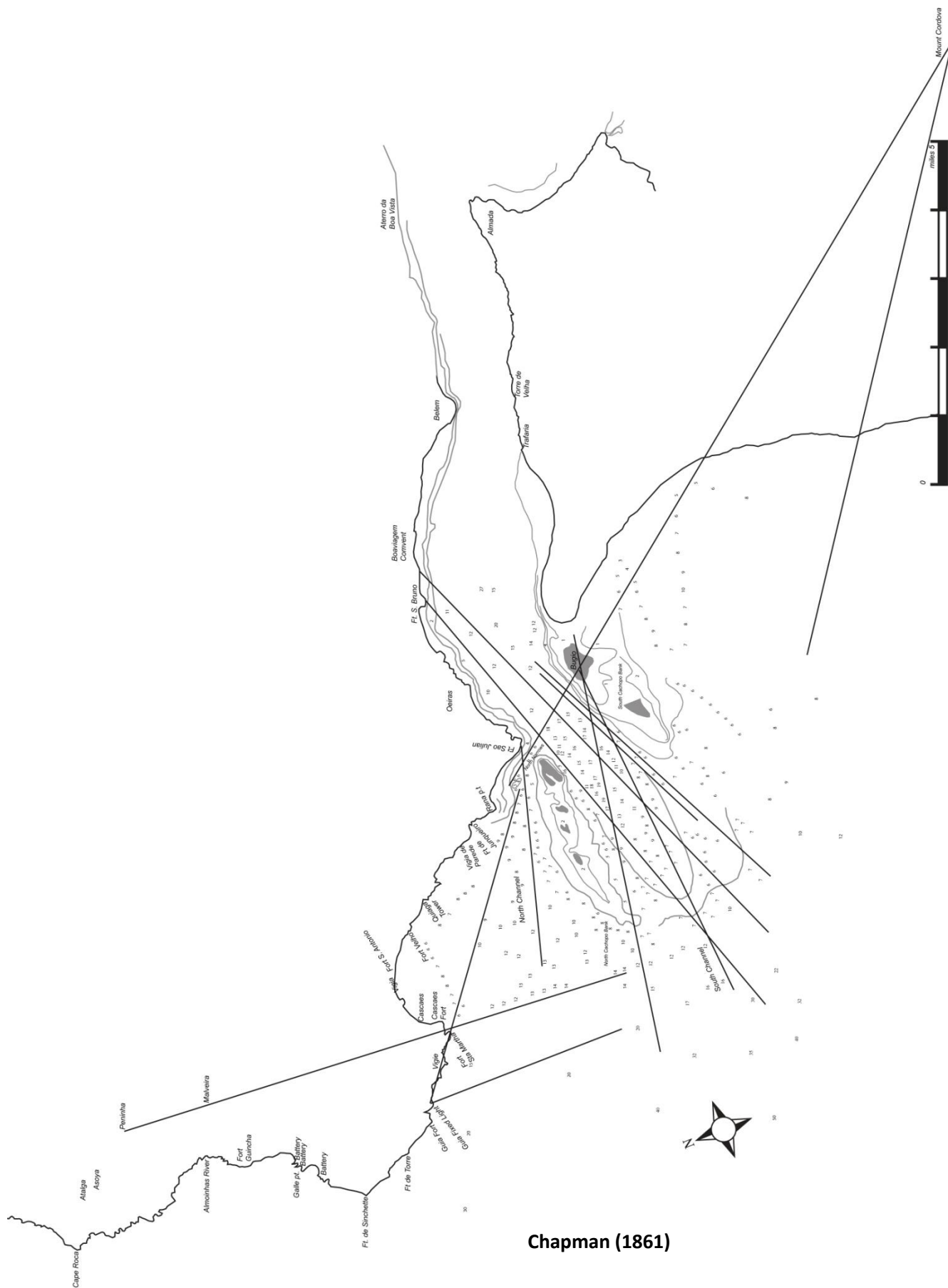


Chapman (1806)

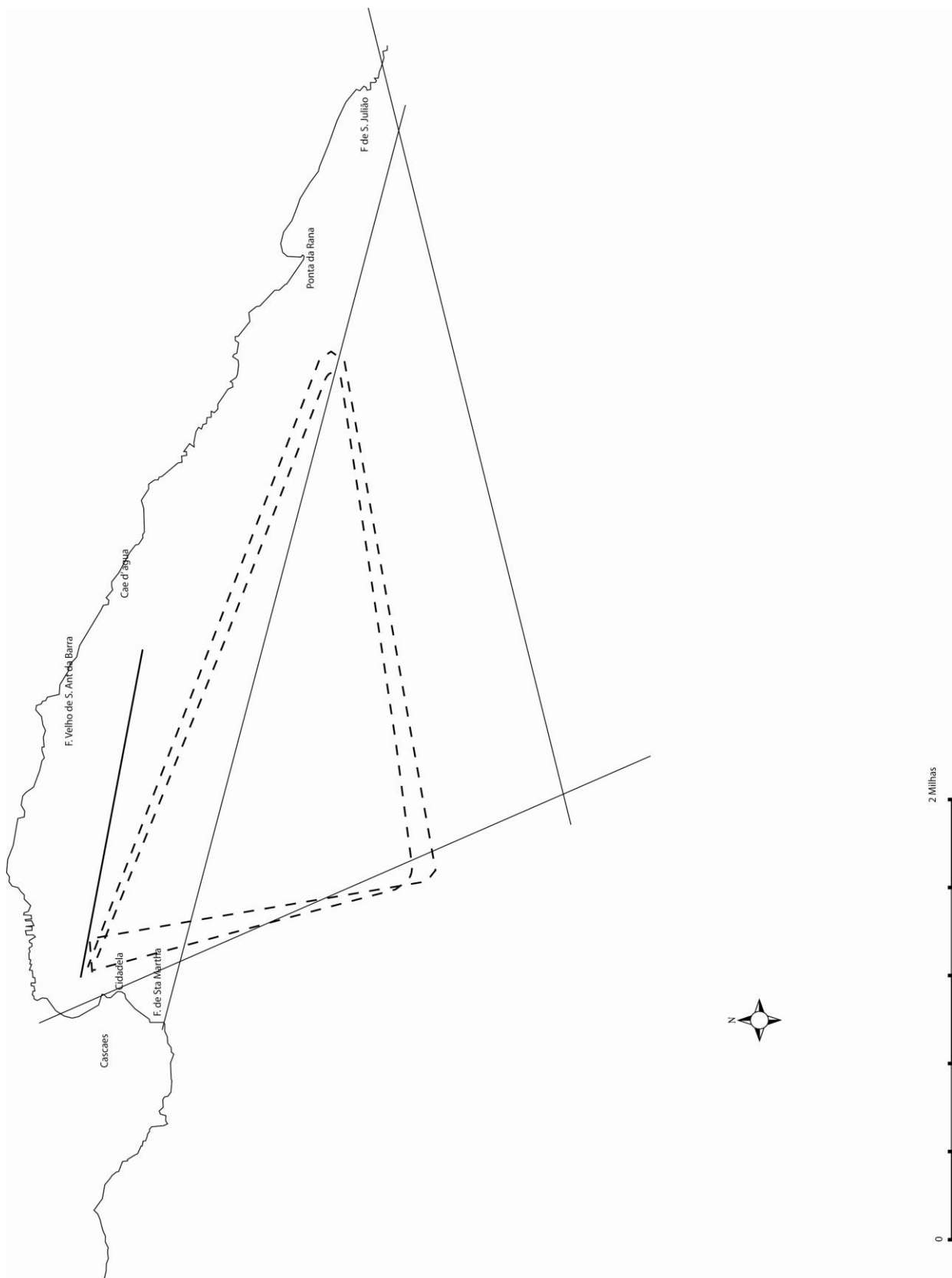


Franzini (1811)

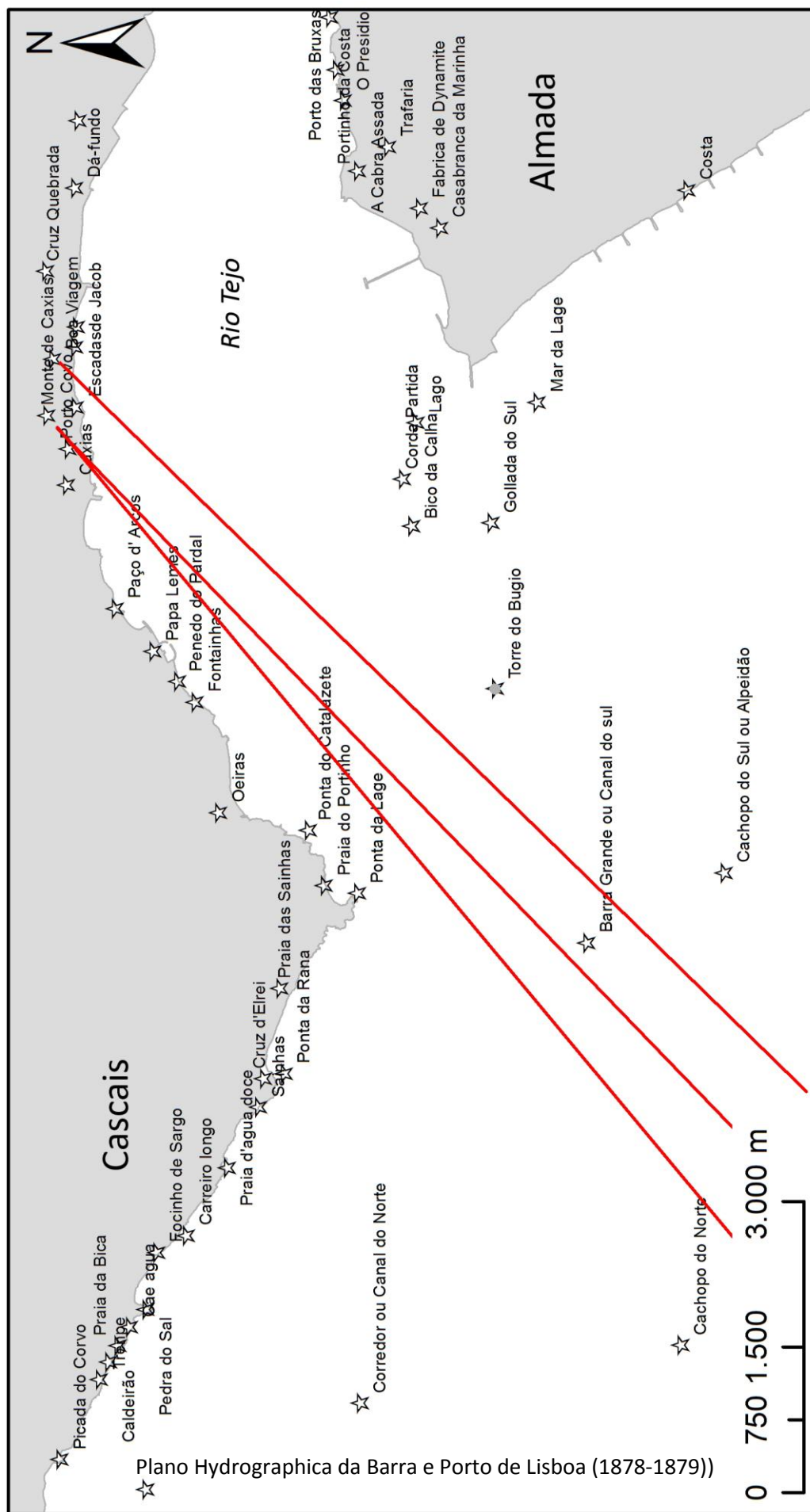


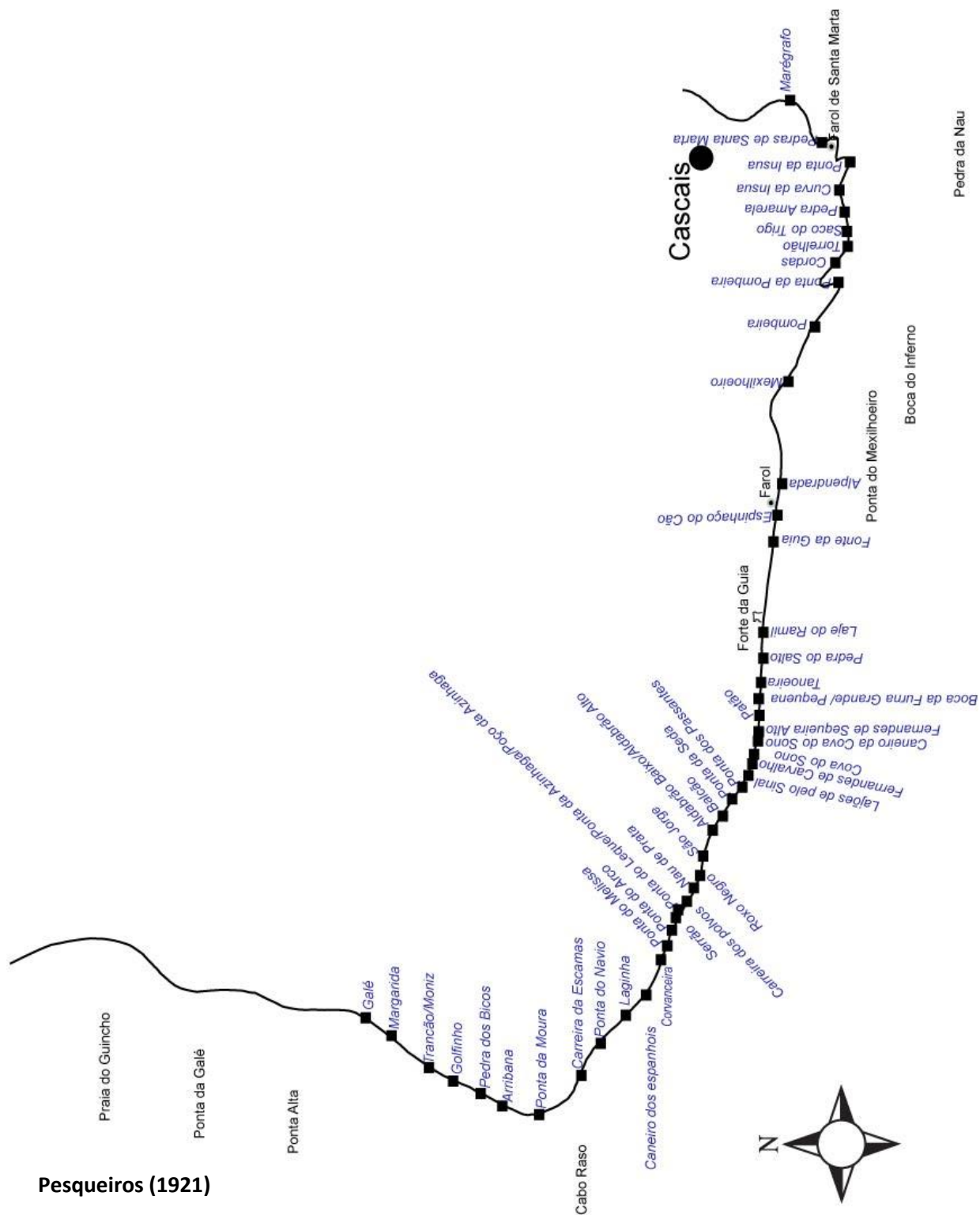


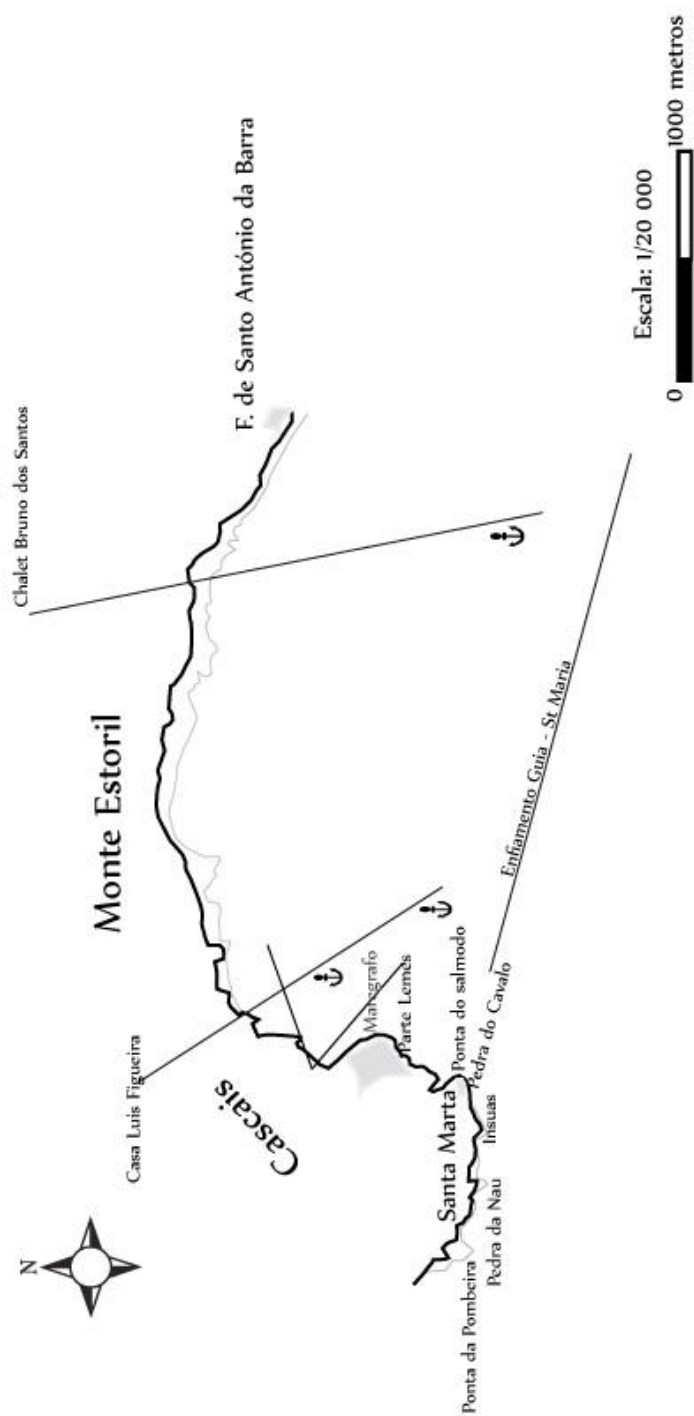
Chapman (1861)



mapa das Carreiras para as Regatas de Cascaes (1873)







Plano hidrográfico da Baía de Cascais (1922)

Praia de Carcavelos 4

O sítio *Praia de Carcavelos 4*, localizado na ponta de Rana é conhecido desde os anos 70, composto por um núcleo de duas peças de artilharia e uma âncora em ferro. No final da década de 1980 foi recolhido um dos canhões e feita uma réplica em gesso que se encontra actualmente nas reservas do Museu do Mar rei D. Carlos. Entre 2011 e 2012, foram georreferenciados três âncoras e doze canhões em ferro. Estes achados encontram-se depositados sobre um fundo de laje orientado NW.

Identificação do achado	CNS 28704
Tipo de Achado	Tipologia da ocorrência: naufrágio(?)
Data da descoberta	Anos 70
Longitude	470035.047 (E); 470039.257 (E),
Latitude	4281282 (N); 4281245 (N)
Período	Moderno
Espólio	Metais
Estado de Conservação	Médio (3)
Valor Arqueológico e Patrimonial	Médio (4)
Estatuto Legal	–
Profundidade	Mínima: 3 metros; máxima: 5 metros



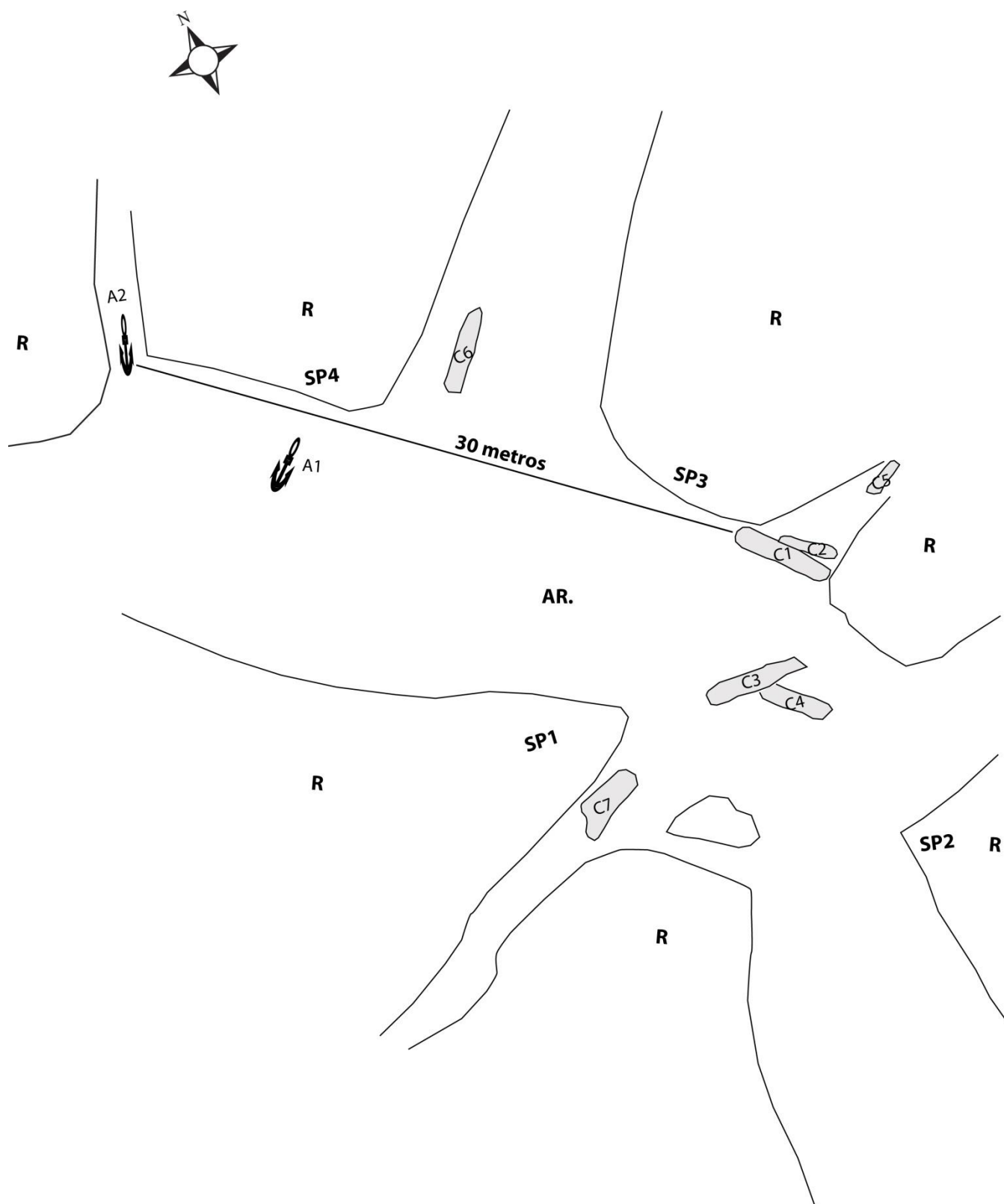


Figura. Registo em esboço do núcleo principal do sítio *Ponta de Rana 4*

BAFUREIRA A

São vestígios de um guincho e elementos náuticos que, por enquanto, são de uso indeterminado, mas que provavelmente estão relacionados com os restos identificados junto a Ponta do Sal no limite com São Pedro do Estoril. Estes encontram-se depositados num fundo de laje, orientados a NW. O Guincho dista dos elementos náuticos cerca de 9,30 metros, apresenta um comprimento total de 3,30 metros.

Identificação do achado	6570 (<i>Inpatrimonium</i>)
Tipo de Achado	Naufrágio
Data da descoberta	2008
Longitude	467992.804 (E)
Latitude	4282465 (N)
Período	Contemporâneo
Espólio	Metais
Estado de Conservação	Médio (3)
Valor Arqueológico e Patrimonial	Médio (4)
Estatuto Legal	-
Profundidade	Média 6 metros



Foto Augusto Salgado



Foto Augusto Salgado

Estoril 1

Em Maio de 2010 foi declarado na DANS/IGESPAR, IP a descoberta de um canhão na zona do Estoril. A verificação do achado, processo DANS 2010/016 (Junho de 2010), foi feita através de dois mergulhos com a finalidade de registar e avaliar o potencial arqueológico. No dia 16 de Agosto de 2011, efectuamos um novo mergulho de monitorização no âmbito do PROCASC 2011, e eventual registo gráfico e fotográfico. Identificou-se, numa curta prospecção radial de 20 metros, duas ocorrências patrimoniais: duas âncoras em ferro. A primeira, que designamos EST-2011/02, trata-se de uma âncora em ferro incompleta com ausência de uma *unha* das *patas* e parte da *cana*, a cronologia apontada é a moderna. A segunda âncora, EST-2011/03 é um exemplar completo, sem cepo fixo, provavelmente de época moderna.

Identificação do achado	Processo 2010/016; CNS 32189
Tipo de Achado	Naufrágio
Data da descoberta	2010 e 2011
Longitude	465424.88 (E)
Latitude	4283604 (N)
Período	Moderno
Espólio	Metais
Estado de Conservação	Médio (3)
Valor Arqueológico e Patrimonial	Médio (4)
Estatuto Legal	-
Profundidade	Média 6 metros

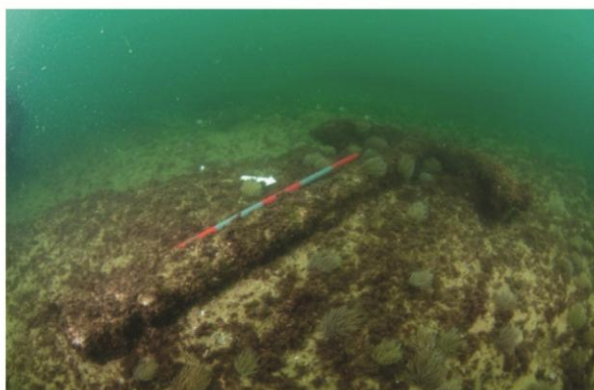


Foto Augusto Salgado



Foto Augusto Salgado

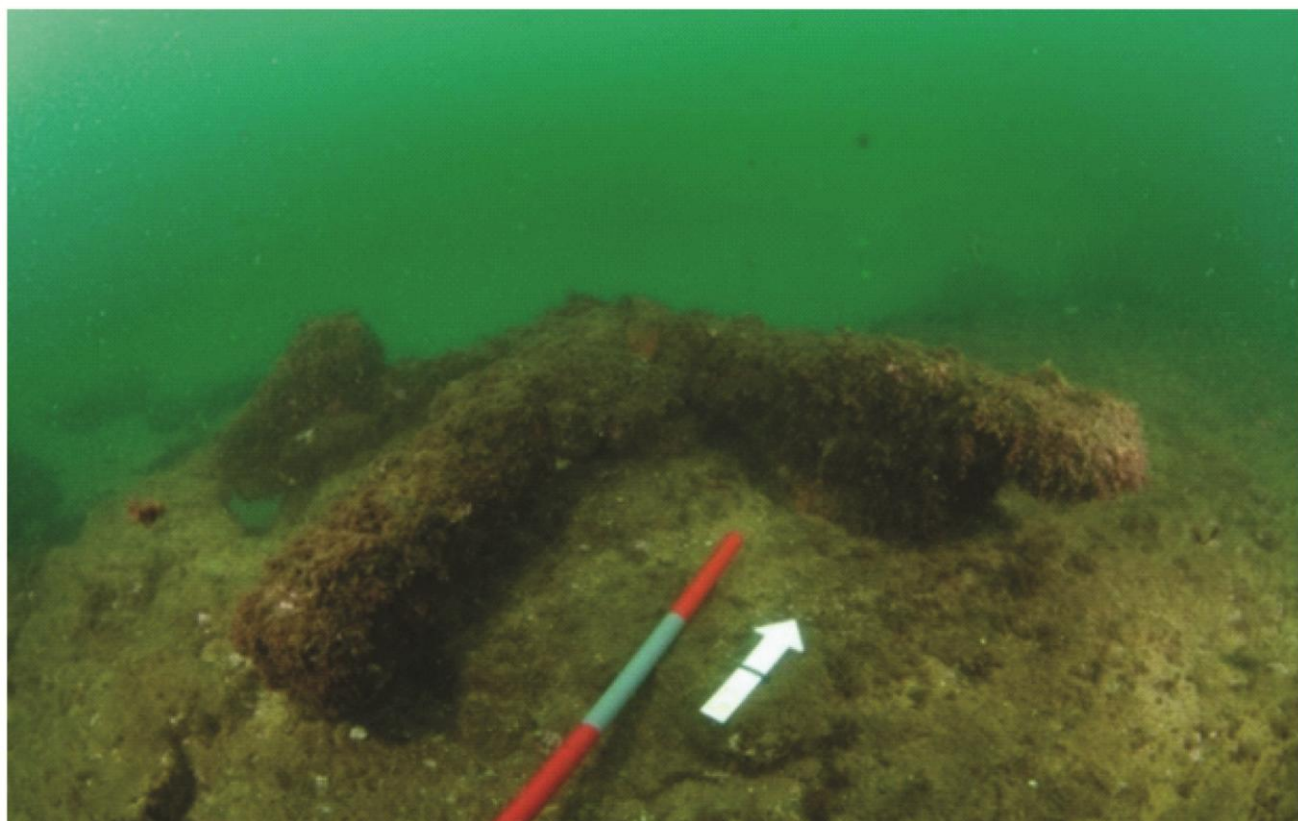
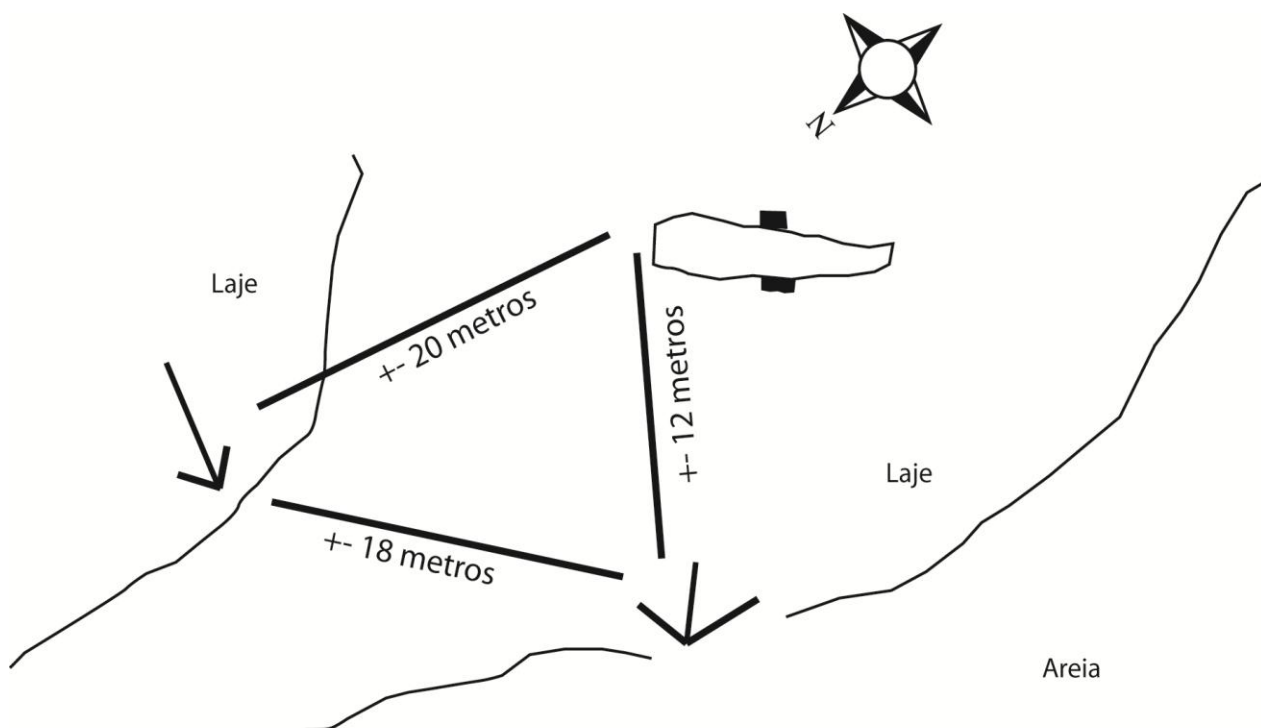
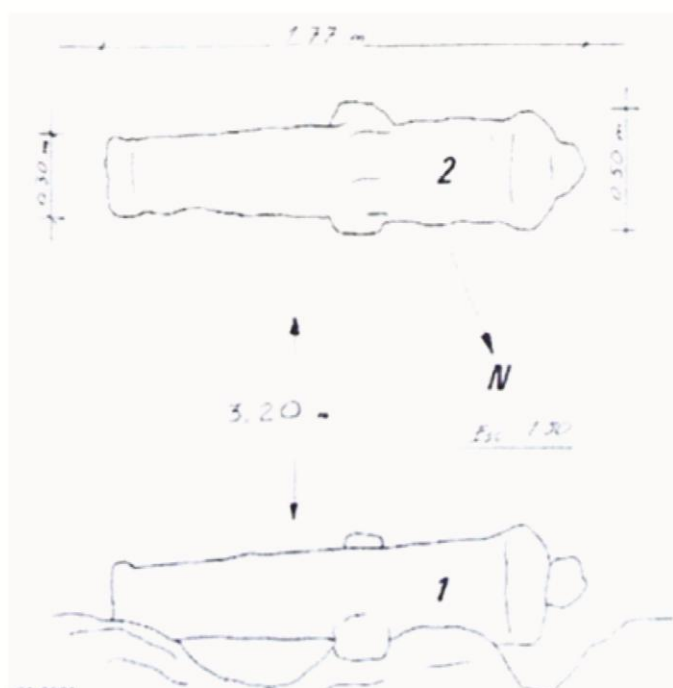


Foto Augusto Salgado

FAROL DA GUIA

Conjunto de dois canhões em ferro localizado na pequena enseada da Guia. O local de depósito está a 4/5 metros de profundidade registado na preia-mar no fundo de laje em pedra. Os dois canhões distam aproximadamente 3 metros. Têm 1,77 metros de comprimento, 0,50 metros de largura na zona dos munhões e 0,30 metros de boca.

Identificação do achado	Processo nº1997/018; CA 4885; CNS 24022)
Tipo de Achado	Naufrágio (?) , achado isolado (?)
Data da descoberta	Novembro de 1980
Longitude	461322.4 (E)
Latitude	4282997.4(N)
Período	Moderno
Espólio	Metais
Estado de Conservação	Médio (3)
Valor Arqueológico e Patrimonial	Médio (4)
Estatuto Legal	-
Profundidade	Mínima: 3 e máxima: 6



Desenho Miguel Lacerda e João Pedro Cardoso



Foto Autor

GUIA 10

Corresponde os destroços de um navio em ferro, ao largo da Guia, depositado num fundo arenoso a 30 metros de profundidade.

Identificação do achado	6572 (<i>inpatrimonium</i>)
Tipo de Achado	Naufrágio
Data da descoberta	2010
Longitude	460219.727 (E)
Latitude	4281721 (N)
Período	Século XIX e Século XX.
Espólio	Metais.
Estado de Conservação	Médio - Baixo (2)
Valor Arqueológico e Patrimonial	Médio (4)
Estatuto Legal	-
Profundidade	Média: 30 metros

GUIA 11

Corresponde aos destroços de um navio em ferro, frente a zona de costa designada como a *lage do Ramil ou do Ramela*, perto do forte da Guia

Identificação do achado	6573 (<i>inpatrimonium</i>)
Tipo de Achado	Naufrágio
Data da descoberta	2011
Longitude	460549.07 (E)
Latitude	4282948 (N)
Período	Século XIX/Século XX
Espólio	Metais
Estado de Conservação	Médio-Baixo (2)
Valor Arqueológico e Patrimonial	Médio-Baixo (3)
Estatuto Legal	-
Profundidade	Média: 6 metros

GUIA C

Corresponde aos destroços de um navio constituído por restos de cavernas, forro e outros elementos náuticos em ferro. Este encontra-se depositado em fundo arenoso encaixado entre dois afloramentos rochosos com mais de 4 metros de altura. A mancha dos vestígios, dividida em três núcleos, possui aproximadamente 80 m X 20 m, a uma profundidade média registada na maré baixa de 8 m.

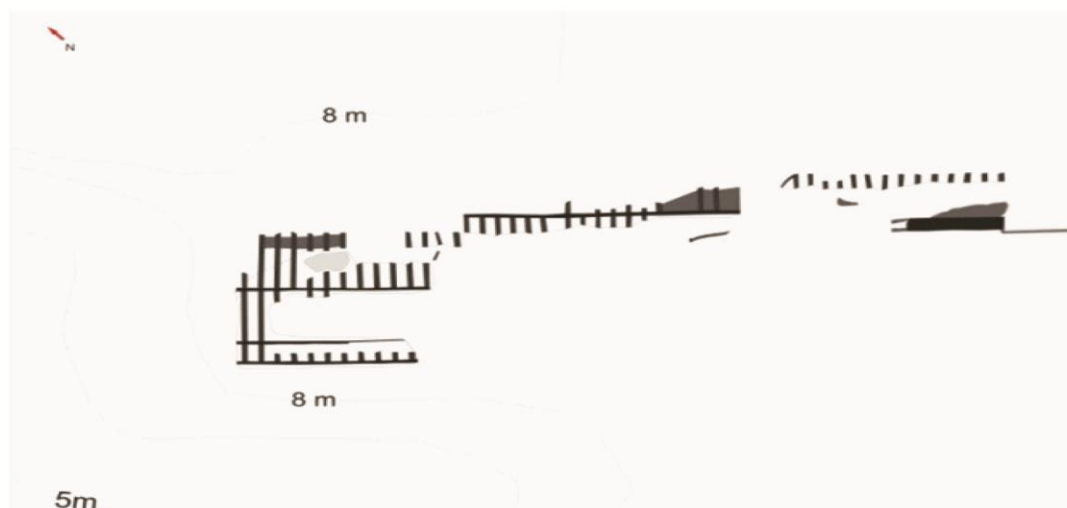
Identificação do achado	CNS 26494; CNS 26495; CNS 32322.
Tipo de Achado	Naufrágio
Data da descoberta	2009
Longitude	461343.41 (E)
Latitude	4283604 (N)
Período	Século XIX
Espólio	Metais
Estado de Conservação	Médio-Baixo (2)
Valor Arqueológico e Patrimonial	Médio-Baixo (3)
Estatuto Legal	—
Profundidade	Média: 8 metros



Foto Augusto Salgado



Foto Augusto Salgado



PRAIA DAS AVENCAS 1

O sítio Praia das Avencas 1 foi objecto, após declaração de achado do Mário Lisboa, de uma primeira versão de verificação em Setembro de 1997. Trata-se de um achado isolado de um canhão em ferro com aproximadamente 2,15 metros de comprimento, numa zona de extenso afloramento rochoso depositado num local de reserva biológica

Identificação do achado	Processo 1993/012; CNS23997
Tipo de Achado	Achado isolado
Data da descoberta	1997
Longitude	468509.148 (E),
Latitude	4282180 (N).
Período	Moderna
Espólio	Metais
Estado de Conservação	Médio (3)
Valor Arqueológico e Patrimonial	Médio (4)
Estatuto Legal	–
Profundidade	Mínima: 3 metros e máxima: 5 metros

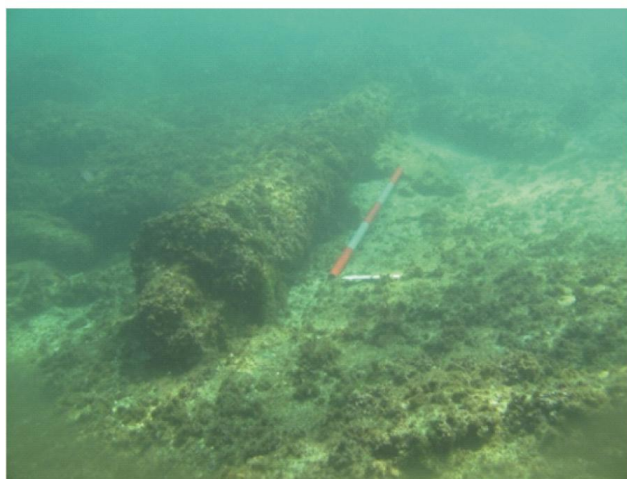


Foto Autor



Foto Autor

SANTA MARTA 1

Identificação do achado	Processo nº 2004/047; CNS 23940
Tipo de Achado	Achado isolado
Data da descoberta	1992 e 2004
Longitude	463458.811 (E)
Latitude	4282477 (N)
Período	Contemporâneo
Espólio	Metais
Estado de Conservação	Médio (3)
Valor Arqueológico e Patrimonial	Médio-Baixo (3)
Estatuto Legal	
Profundidade	Média: 5 metros

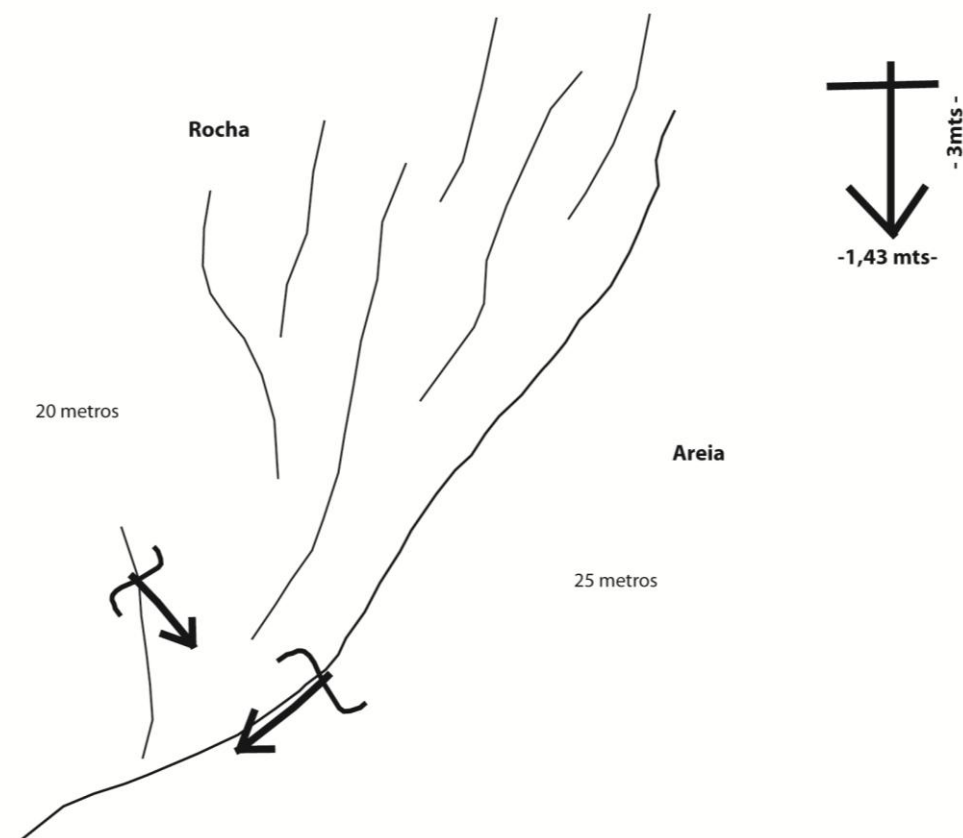


Foto Autor

SANTA MARTA 5

O sítio de Santa Marta 5 trata do registo de duas âncoras em ferro do tipo almirantado, a cerca de 25 metros de profundidade numa zona de rocha

Identificação do achado	6571 (<i>Inpatrimonium</i>)
Tipo de Achado	Achado isolado
Data da descoberta	2011
Longitude	463960.034 (E)
Latitude	4281849 (N)
Período	Contemporâneo
Espólio	Metais
Estado de Conservação	Médio-Baixo (2)
Valor Arqueológico e Patrimonial	Médio-Baixo (3)
Estatuto Legal	—
Profundidade	Média: 25 metros



ANEXO- III Projectos integrados do ProCASC

Projecto integrado 1: Levantamento Arqueográfico do sítio arqueológico ex-
Clipper Thermopylae/Pedro Nunes – 2009.

Os vestígios são principalmente estruturas de ferro, com uma pequena presença no sector A3 e madeira. Não se encontrou restos de carvão tal como foi descrito, em 2003, pela equipa de Augusto Salgado.

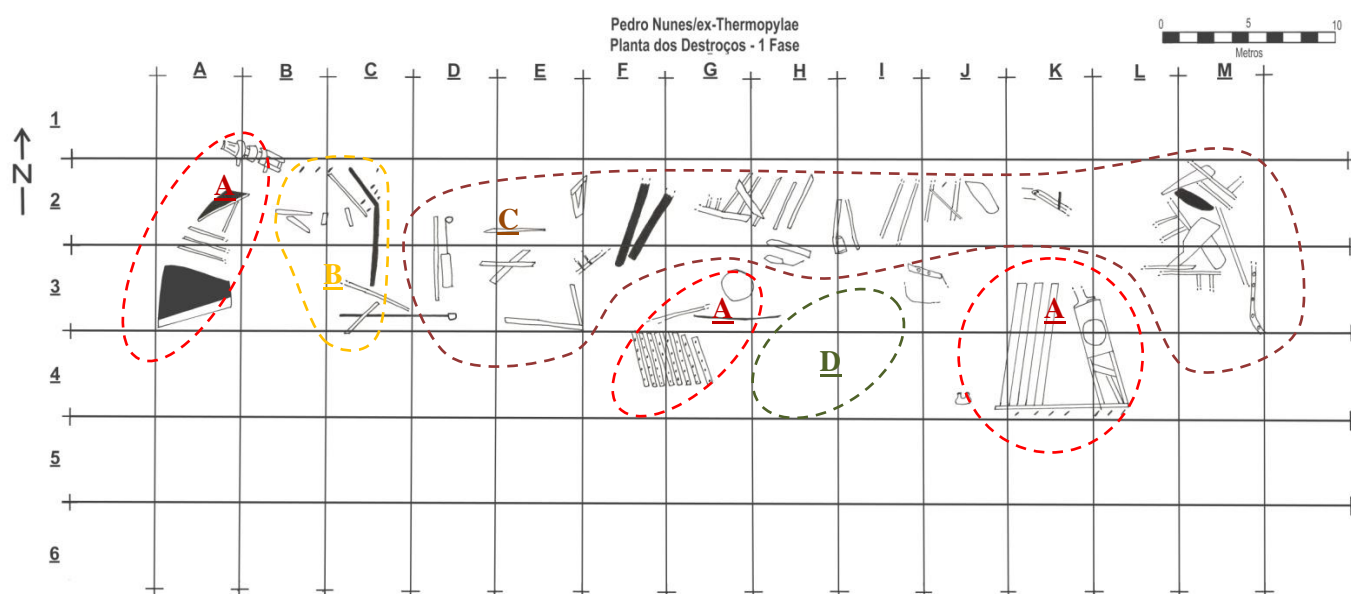
Em relação à distribuição virtual dos destroços podemos dizer que a “proa” situa-se entre os sectores A2 e A3 sem que a sua forma seja, nesta leitura espacial bidimensional, inequívoca. Atribuímos ao guincho, situado A1;B1 e B2, o elemento naval mais próximo da zona da proa. Entre B2 e C2, é possível ver restos do cavename *in situ*. Os sectores B2; C2; D2; E2, F2; C3; D3 e E4 representam as zonas onde encontramos os elementos estruturais sem conexão, retorcidos e de difícil identificação. O assoreamento desta não é significativo, apesar de B2 não apresentar nenhum registo valido, mas não descartamos a hipótese de existirem mais destroços, em melhor estado de conservação debaixo do estrato arenoso.

O F4 e o G4 representam a localização do primeiro elemento naval coeso, composto por 8 cavernas de ferro, sem vestígios de madeira, com 5 cavilhas cada espaçadas 10 cm entre si. O limite de um das *enoras(?)* está representado pelo G3. Os sectores G2; H2; I2; J2 e K2, representam estruturas coesas, com elementos de ligação, mas que nesta primeira missão não nos foi ainda possível caracterizar.

Parece-nos, contudo, que os sectores do G ao M, apresentam uma zona que não terá sofrido directamente com o torpedeamento, mas terá sofrido do longo processo destrutivo dos agentes marinhos e de formação enquanto sítio arqueológico porque parece-nos estar numa zona de abatimento estrutural, como parecem provar os restos da *enora*, sectores K3;L3;K4 e L4, onde também visível os restos das balizas e dos vaus.

O único cabeço identificado está em J4. Em H3; I3; J3 é visível o forte assoreamento da zona. O M2 e o M3, representam a popa com restos estruturais de difícil identificação, mas que ainda foi visto numa forma apelidada de cabine, pelo Fabian Reicherdt, e que terá testemunhas oculares, em Agosto de 2004, quando do seu colapso. Ainda é visível o resto de uma “parede” e do seu abatimento, M2, com uma altura perto de 3 metros.

Globalmente, podemos afirmar que os restos que não estão no substrato, apresentam sinais de fragilidade reforçando a necessidade de se efectuar um levantamento das iterações física e químicas do ferro.



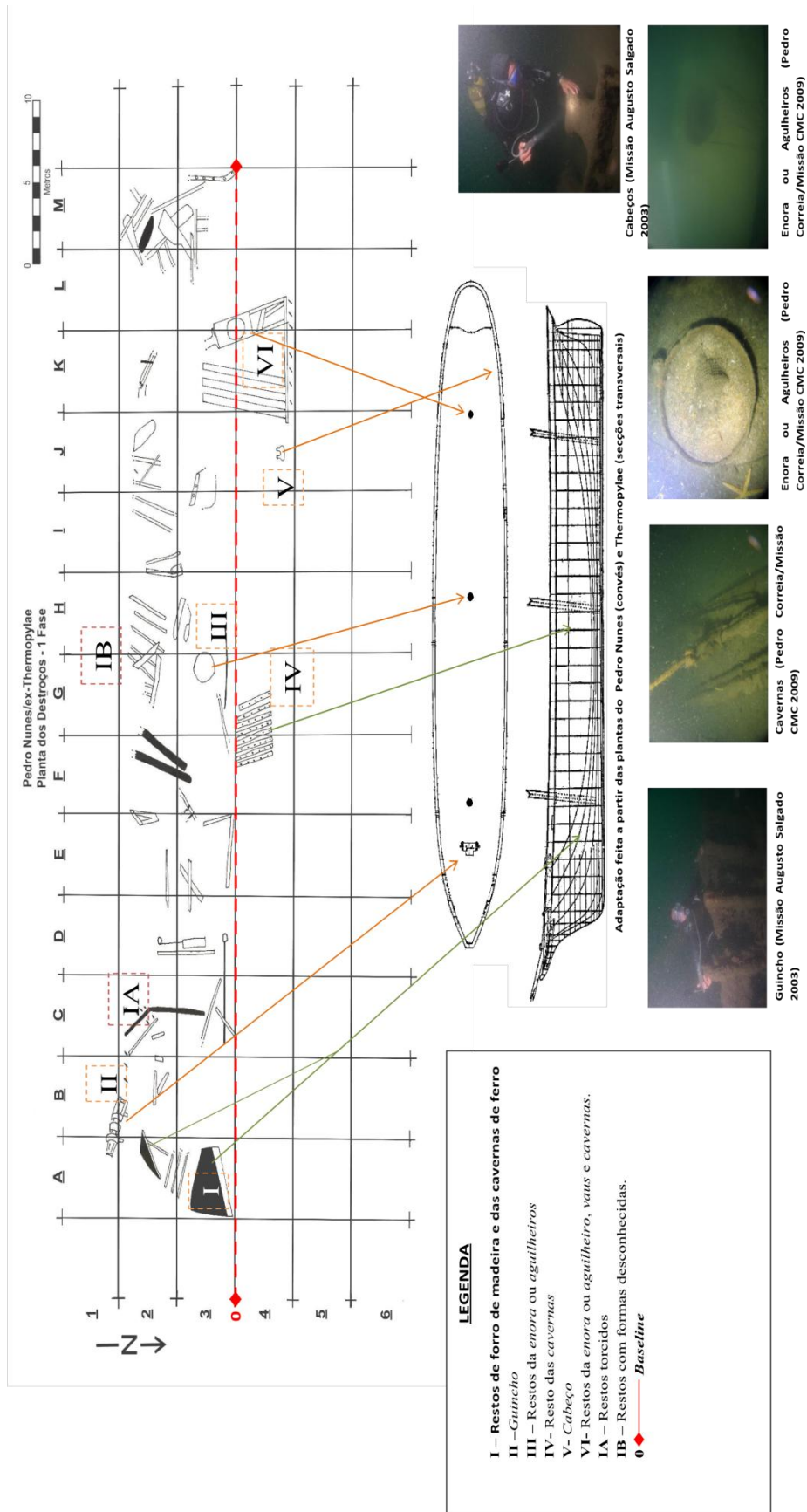


Figura. Mapa dos destroços

Projecto integrado 2: Levantamento e monitorização do complexo arqueológico de São Julião da Barra-2011-2012.

O trabalho realizado em São Julião da Barra é um exercício interpretativo entre registo e a metodologia de valorização patrimonial, mas também um confronto de dados entre a campanha de 2011/2012 e as intervenções anteriores. Efectivamente, o estudo e a monitorização pressupõem uma recensão exaustiva de toda a documentação processual, arquivada na actual Direcção Geral do Património Cultural, e a bibliografia produzida até 2010.

A análise combinada destes dados permitiu-nos criar uma partitura que compôs os momentos cruciais do complexo arqueológico entre 1976 e 2005. Assim, é observado cinco grandes períodos de intervenções: 1976-1991; 1993-1995; 1996-1998; 1999-2001; 2005.

- a) 1976-1991: A documentação existente deste período é residual. Resume-se aos primeiros achados declarados, em 1976, pelo Museu do Mar rei D. Carlos à capitania de Cascais (Castro, 1999, 7; Coelho, 2008, 13), e algumas notas e informações trocadas entre o Museu Nacional de Arqueologia e Etnologia (MNAE) e a 1ª. Secção do Concelho Consultivo do Instituto Português do Património Cultural (IPPC) ou a Actas de reuniões desse mesmo órgão consultivo.
- b) A década de 1980 é quanto a nós um momento de tomada de consciência da importância da zona enquanto sítio arqueológico porque fundamentalmente ficou marcado por notícias da recolha furtiva, pelo achamento de vários artefactos, entre eles descoberta em Julho de 1989 de duas armaduras (Freire, Bettencourt, Fialho, 2002, 22).
- c) 1993-1995 - À luz das recolhas efectuadas e dos eventos ocorridos entre 1976 e 1991, os trabalhos desenvolvidos em 1993-1995 junto a SJB aparecem como projecto, pioneiro e prioritário, no contexto da recente arqueologia subaquática, promovido pela Arqueonautica, Centro de Estudos, sob a responsabilidade de Francisco Alves. Os trabalhos realizados durante o ano de 1994 passaram pela prospecção extensiva na subzona SJB1, e no levantamento,

em planta, dos 16 canhões e uma âncora em ferro, e no reconhecimento de uma segunda subzona - SJB2 - que incluía restos de cascos, pimenta e fragmentos de cerâmica, que vieram a ser identificados por Jean Paul Desroches como porcelana chinesa do período *Wanli*, finais do século XVI ou inícios do XVII (Alves, 1994).

- d) 1996-1998 O Projecto de São Julião da Barra seria novamente retomado no âmbito da criação do centro de operações de Arqueologia Subaquática (COAS) /Comissão Instaladora do Instituto Português de Arqueologia, cujo objectivo era assegurar a escavação da subzona SJB2 descoberta em 1994, para integrar o programa do Pavilhão de Portugal na EXPO'98 e preparar a infra-estrutura do futuro CNANS/IPA (actualmente DANS/IGESPAR). Neste contexto foi realizado uma campanha de escavação durante um ano, Outubro de 1996 a Outubro de 1997, sob a co-direcção de Francisco Alves e Luís Filipe Vieira de Castro. Esta campanha resultou na escavação de duas zonas, a primeira de 80m², que corresponde a os restos de um casco de madeira da presumível nau *Nossa Senhora dos Mártires*, e uma segunda zona, com 100 m², numa depressão natural do fundo rochoso que permitiu a acumulação de material arqueológico.
- e) 1999-2001-A intervenção nos anos de 1999-2001 em SJB2, com financiamento integral do ex- CNANS/IPA, apoio da Marina de Guerra Portuguesa e da Universidade do Texas & AM, manteve a tónica de sondagens, na recuperação de secções do casco escavado em 1996-1997 e registo arqueografico das peças recolhidas. No mesmo período é apresentado por Luís Filipe de Castro a primeira síntese, em forma de fichas de inquérito, da dispersão dos vestígios. Desta compilação resulta o conhecimento de 28 sítios cuja forma de georeferenciação não é para nós clara. Pese embora a ausência de metodologia *sig*, o inquérito realizado pelo autor do relatório, é uma ferramenta de trabalho importante na realização de uma análise profunda da paisagem marítima de São Julião.
- f) 2005-A campanha de 2005 teve como objectivo principal: a prospecção e monitorização da área, em especial das subzonas designada de SJB 28 (local onde se identificou no final dos anos 90 outro casco de madeira) e de SJB 2 local de escavação da presumível Nau *Nossa Senhora dos Mártires*. Como

resultado da prospecção realizada durante 2005, Augusto Salgado e Carlos Martins, individualizaram duas zonas coerentes, quer pela possível origem dos artefactos, quer pelo tipo achados descobertos. A primeira, na zona Sudoeste, em que os achados encontrados são, segundo os autores, de origem dos Países - Baixos. A segunda, onde foram recolhidos vários fragmentos de loiça azul e branca e um pote inteiro, já tinha sido identificada em anteriores trabalhos, mas foi possível constatar que se estende mais para Sul do que anteriormente se julgou e vai, pelo menos até uma cota dos 8 metros, para Sul da piscina do forte de SJB.

A reavaliação dos dados disponíveis sobre os artefactos teve como objectivo, em 2011, verificar da existência de padrões relacionáveis com os naufrágios referidos nas fontes escritas. De facto, as abordagens até à data efectuadas referem-se aos materiais atribuídos à Nossa Senhora dos Mártires (Afonso, 1998; Brigadier, 2002; Coelho, 2008), apesar de vários textos e da síntese proposta por Filipe Castro indicarem uma vasta diacronia no complexo arqueológico (Castro, 2001).

O nosso estudo parte por isso destas publicações e também uma primeira análise directa de alguns materiais acessíveis na DGPC:

- a) As moedas constituem um bom indicador da vasta espessura cronológica do complexo SJB. As mais antigas que conseguimos identificar são portuguesas, cunhadas no reinado de D. João III (1521-1557). Surgem também moedas de D. João IV (1640-1656) e de D. João V (1707-1750).
- b) Entre as cerâmicas, um dos grupos mais numeroso, evidenciam-se, quantitativa e qualitativamente, as porcelanas e os potes orientais, neste caso maioritariamente recuperados numa área limitada do sítio escavada para a Expo 98. Estes materiais apresentam paralelos que os colocam nos finais do século XVI e primeiras décadas do XVII, sendo por isso relacionados com a Nossa Senhora dos Mártires (Coelho, 2008).
- c) Identificámos porém materiais com outras cronologias, como é exemplo o cachimbo em caulino SJB07.03, com forma atribuída a produções inglesas do período entre 1680 e 1710. Também de proveniência inglesa são várias peças de finais do século XVIII. Entre estas destacam um suporte de vareta de arma

de ante-carga, uma protecção de coronha ou uma roda com a *Broad arrow*. As duas primeiras peças têm paralelos em materiais identificados no *HMS Sirius* (1790), sendo parte do mosquete “Short Land Pattern musket”, um tipo de arma muito utilizado pelas forças militares britânicas entre c. 1730 e 1793 (Stanbury, 1994, 81). A *Broad arrow*, que aparece na roda, era utilizada para marcar materiais e instrumentos utilizados pela *Royal Navy*, surgindo, por exemplo, em rodas do *HMS Colossus* (1796) (Morris, 1984, 71) e em cavilhas e pregos de cobre utilizadas na construção do *HMS Sirius* (Stanbury, 1994, 16-18 e 30).



Figura: Cachimbo em caulino SJB07.03



Figura: Suporte de vareta de arma de ante-carga SJB2005.068.



Figura: Roda em madeira com chumaceira em liga de cobre SJB62.01

Sendo o objectivo principal a realocização dos vestígios já identificados em fases anteriores, optou-se pela realização de prospecção livre, partindo dos enfiamentos definidos durante a fase de tratamento dos dados existentes na DGPC e com o apoio de dois membros da equipa - Carlos Martins e Augusto Salgado - que conhecem a área de estudo. Foram assim efectuados, em 2011, um conjunto de transectos, que cobriram as áreas mais importantes. A localização destes foi registada em GPS, com a mesma metodologia utilizada no registo de artefactos.

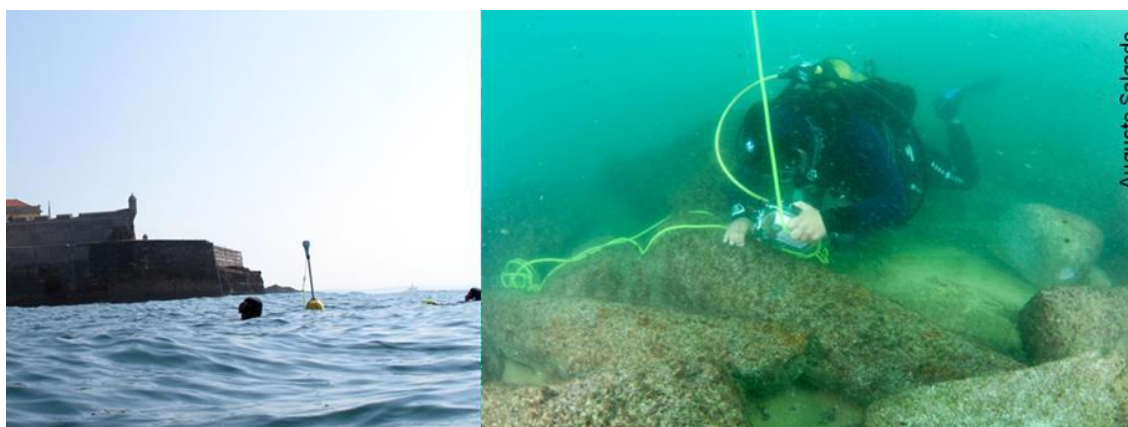


Figura: A localização dos mergulhadores e das ocorrências identificadas foram registadas com coordenadas geográficas (WGS 84, graus decimais), obtidas com um GPS da com precisão em torno aos 4 m.



Figura: Pormenor dos canhões, área A, registados em 2011. Foto: Augusto Salgado



Figura: Pormenor dos canhões, área B, registados em 2011/2012.



Figura: três âncoras sobrepostas na área D



Figura: Lado esquerdo, identificação de um dos almorafizes recolhidos em 2012. Lado direito, prato SJB11_018.